** Année 1950. — N° 35 C. R. Le Numéro : 5 francs. Vendredi 5 Mai 1950. **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 500 fr. ; ÉTRANGER : 1.400 fr.
(Compte chèque postal: 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 15 FRANCS

SESSION DE 1950 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 35e SEANCE

Séance du Jeudi 4 Mai 1950.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Transmission de projets de loi.
3. — Dépôt d'une proposition de loi.
4. — Dépôt de rapports.
5. — Dépôt d'un rapport et demande de discussion immédiate de l'avis sur le projet de loi.
6. — Renvoi pour avis.
7. — Développement des dépenses d'investissement pour l'exercice 1950 (réparation des dommages de guerre). — Discussion d'un avis sur un projet de loi.
Suspension et reprise de la séance.
8. — Validation des actes du gouvernement provisoire de Cochinchine. — Discussion immédiate et adoption d'un avis sur un projet de loi.
Discussion générale: MM. Cozzano, rapporteur de la commission de la France d'outre-mer; Léon David, Jean Letourneau, ministre de la France d'outre-mer.
Passage à la discussion de l'article unique.
Adoption de l'article et de l'avis sur le projet de loi.
9. — Validation des actes du gouvernement provisoire de la République de Cochinchine. — Discussion immédiate et adoption d'un avis sur un projet de loi.
Discussion générale: MM. Jean-Marie Grenier, rapporteur de la commission des finances; Eugène Claudius-Petit, ministre de la reconstruction et de l'urbanisme; Courrière, rapporteur de la commission des finances; Brizard, Pellenc, rapporteur de la commission des finances; Jacques Chastellain, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Jules Pouget, rapporteur pour avis de la commission de la reconstruction; Armengaud, rapporteur pour avis de la commission de la production industrielle; Georges Laffargue, Maurice Walker, Aubert, le président, Jean Bène, Liotard.
MM. Alex Roubert, président de la commission des finances; Bernard Chochoy, président de la commission de la reconstruction.
10. — Propositions de la conférence des présidents.
Présidence de Mme Devaud.
11. — Développement des dépenses d'investissement pour l'exercice 1950 (réparation des dommages de guerre). — Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.
Suite de la discussion générale: MM. Couinaud, de Montalembert, Eugène Claudius-Petit, ministre de la reconstruction et de l'urbanisme; Lionel de Tinguy du Pouët, secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques; Driant, Jean-Marie Grenier, rapporteur de la commission des finances; Mlle Mireille Dumont, MM. Dutoit, Marchant.
Passage à la discussion des articles.
Renvoi de la suite de la discussion: MM. Alex Roubert, président de la commission des finances; Bernard Chochoy, président de la commission de la reconstruction; Mme le président, MM. Jules Pouget, rapporteur pour avis de la commission de la reconstruction; Jean de Gouyon.
12. — Dépôt d'une proposition de résolution.
13. — Dépôt d'un rapport.
14. — Règlement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures trente minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du mardi 2 mai a été affiché et distribué.
Il n'y a pas d'observation ?...
Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des dépenses d'investissement pour l'exercice 1950 (prêts et garanties).

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 262, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, fixant les contingents annuels de décorations de la Légion d'honneur et de la médaille militaire, avec traitement, à attribuer aux personnels militaires des armées actives de terre, de mer et de l'air, des services de la France d'outre-mer et des services pénitentiaires coloniaux.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 263, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

— 3 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Denvers et des membres du groupe socialiste une proposition de loi tendant à modifier le dernier alinéa de l'article 1er de la loi du 20 décembre 1949, relative à l'organisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 268, et distribuée. Conformément à l'article 14 de la Constitution, elle sera transmise au bureau de l'Assemblée nationale.

— 4 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Lionel-Pélerin un rapport fait au nom de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie), sur la proposition de résolution de MM. Yves Jaouen et Léo Hamon, tendant à inviter le Gouvernement à abroger la partie de circulaire ministérielle n° 182 AD/3 du 23 septembre 1942, relative à certains versements aux employés des collectivités locales mis à la retraite (n° 127, année 1950).

Le rapport sera imprimé sous le n° 265 et distribué.

J'ai reçu de M. Charles Morel un rapport fait au nom de la commission de l'éducation nationale, des beaux-arts, des sports, de la jeunesse et des loisirs, sur la proposition de résolution de M. Leccia et des membres de la commission de la famille, de la population et de la santé publique, tendant à inviter le Gouvernement à modifier le décret du 16 avril 1949 relatif aux études médicales afin de permettre aux étudiants en médecine de quatrième année, externes ou internes des hôpitaux dans les villes sièges d'écoles préparatoires, d'y achever leurs études (n° 916, année 1949).

Le rapport sera imprimé sous le n° 264 et distribué.

J'ai reçu de M. Grassard un rapport fait au nom de la commission de la France d'outre-mer sur la proposition de résolution de MM. Henri Lafleur, Grassard, Lagarrosse, Robert Aubé, Durand-Réville, Serrure et Liotard, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles pour que les bénéfices qu'il a réalisés sur la vente des stocks de café détenus au 15 janvier 1950 soient mis à la disposition des territoires d'outre-mer producteurs de cette denrée (n° 83, année 1950).

Le rapport sera imprimé sous le n° 266 et distribué.

J'ai reçu de M. Paul Robert un rapport fait au nom de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'amodiation des bacs et passages d'eau (n° 133, année 1950).

Le rapport sera imprimé sous le n° 267 et distribué.

J'ai reçu de M. Léo Hamon un rapport fait au nom de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie), sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant l'ordonnance n° 45-2399 du 18 octobre 1945 relative aux frais de mission et aux indemnités de fonctions des maires et adjoints modifiée en dernier lieu par la loi n° 48-1526 du 29 septembre 1948 (n° 244, année 1950).

Le rapport sera imprimé sous le n° 269 et distribué.

— 5 —

DEPOT D'UN RAPPORT ET DEMANDE DE DISCUSSION IMMEDIATE DE L'AVIS SUR LE PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Cozzano un rapport fait au nom de la commission de la France d'outre-mer sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à valider les actes réglementaires régulièrement promulgués par le gouvernement provisoire de la République de Cochinchine, ultérieurement dénommé gouvernement du Sud-Viet-Nam (n° 260, année 1950).

Le rapport est imprimé sous le n° 261 et distribué.

Conformément à l'article 58 du règlement, la commission de la France d'outre-mer demande la discussion immédiate de ce projet de loi.

Il va être aussitôt procédé à l'affichage de cette demande de discussion immédiate, sur laquelle le Conseil de la République ne pourra être appelé à statuer qu'après l'expiration d'un délai d'une heure.

— 6 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale demande que lui soit renvoyé pour avis le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1950 (n° 253, année 1950), dont la commission des finances est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi, pour avis, est ordonné.

— 7 —

DEVELOPPEMENT DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT POUR L'EXERCICE 1950 (REPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE)

Discussion d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des dépenses d'investissement pour l'exercice 1950 (Réparation des dommages de guerre). (Nos 214 et 256, année 1950.)

Dans la discussion générale, la parole est à M. Grenier, rapporteur de la commission des finances...

En l'absence des différents rapporteur qui, je l'apprends à l'instant, sont retenus à la commission des finances, il convient de suspendre la séance.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à quinze heures quarante-cinq minutes, est reprise à seize heures cinq minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

Mesdames, messieurs, j'ai pris contact avec la commission des finances qui entend en ce moment M. le ministre de la reconstruction. Il est difficile de prévoir exactement à quel moment la commission sera en mesure de participer au débat en séance publique. Je vous propose donc de suspendre la séance jusqu'à une heure qu'il vous appartiendra de déterminer.

Monsieur le ministre, quelle heure proposez-vous ?...

M. Lionel de Tinguy du Pouët, *secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques.* Monsieur le président, je suis à la disposition du Conseil.

Plusieurs sénateurs. Demain !

M. Georges Laffargue. Non !

M. le président. Un projet de loi a été retenu pour venir en discussion immédiate dans une heure.

Le Conseil pourrait suspendre la séance jusqu'à dix-sept heures.

Il n'y a pas d'opposition ?...

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures dix minutes, est reprise à dix-sept heures dix minutes.*)

— 8 —

VALIDATION DES ACTES DU GOUVERNEMENT PROVISOIRE DE LA REPUBLIQUE DE COCHINCHINE

Discussion immédiate et adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. La séance est reprise.

Je rappelle au Conseil de la République que la commission de la France d'outre-mer a demandé la discussion immédiate du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à valider les actes réglementaires régulièrement promulgués par le Gouvernement provisoire de la République de Cochinchine, ultérieurement dénommé Gouvernement du Sud-Vietnam.

Le délai prévu par l'article 58 du règlement est expiré.

En conséquence, je vais appeler le Conseil de la République à statuer sur la procédure de discussion immédiate.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

La discussion immédiate est ordonnée.

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret nommant, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister M. le ministre de la France d'outre-mer, M. Varet, administrateur des services civils de l'Indochine.

Acte est donné de cette communication.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission de la France d'outre-mer.

M. Cozzano, *rapporteur de la commission de la France d'outre-mer.* Mes chers collègues, le projet de loi que j'ai l'honneur de rapporter au nom de votre commission de la France d'outre-mer tend à valider, comme vient de le dire M. le président, les actes réglementaires régulièrement promulgués par le gouvernement provisoire de la République de Cochinchine.

Le rapport que j'ai établi a été distribué. J'en ferai une analyse succincte, mais suffisante pour éclairer les faits.

Trois dates sont à retenir et situent la question.

Le 1er novembre 1945, l'amiral Thierry d'Argenlieu, nommé haut commissaire de la République en Indochine à la libération de ce territoire, s'attribue les pleins pouvoirs.

Un avis du conseil d'Etat déclare, deux ans plus tard environ, l'ordonnance les lui attribuant comme nulle et de nul effet.

Le 3 juin 1946, en vertu de ces pouvoirs, le haut commissaire instituait le gouvernement provisoire de la république de Cochinchine.

Il est évident qu'en droit strict l'illégalité d'un tel acte est absolue. Le représentant de la France n'avait aucunement le droit de modifier le statut d'un des territoires qui étaient placés sous son autorité. Il convient cependant de ne pas oublier la situation exceptionnelle devant laquelle se trouvait l'amiral Thierry d'Argenlieu. Il devait tenir compte de la déclaration solennelle du Gouvernement de la République française qui avait promis à ces territoires la jouissance d'une liberté propre au sein de l'Union française. Les actes de l'amiral Thierry d'Argenlieu étaient donc l'amorce d'une politique qui a été suivie constamment depuis cette date. Ils constituent le point de départ de l'évolution de la Cochinchine vers son statut définitif d'Etat associé. Ce statut a été depuis consacré par le vote du Parlement français. Un nouvel Etat était donc créé de fait, il existait et, pour vivre, il lui fallait des ressources financières.

La convention du 20 août 1946 le lui permit. Le gouvernement de la république de Cochinchine pouvait disposer, d'après cette convention, de ressources existantes et instituer des impôts et taxes divers, avec liberté de fixer l'assiette et le mode de recouvrement.

Vous comprendrez la tentation des assujettis, soit d'éluder le payement de ces impôts ou taxes, soit d'en demander le remboursement, et les difficultés devant lesquelles se trouve le nouveau gouvernement de Cochinchine. D'après le rapport de notre collègue, Me Duveau, à l'Assemblée nationale, rien que pour la taxe sur le chiffre d'affaires les remboursements s'élèveraient à plus de deux milliards de francs.

Juridiquement, les contribuables cochinchinois ont raison, mais il convient de couper court à toute querelle de procédure et de valider au plus tôt ce qui a été fait jusqu'à ce jour. C'est d'ailleurs le vœu de l'assemblée territoriale de Cochinchine. Cette assemblée l'a demandé à plusieurs reprises. Nous ne pouvons pas négliger ses avis et nous devons apporter à la loi du 8 juin dernier ce complément logique sur le plan financier.

C'est le but du présent projet de loi, que l'Assemblée nationale a adopté après un court débat. Votre commission de la France d'outre-mer vous en propose aussi l'adoption. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. David.

M. Léon David. Mesdames, messieurs, on nous demande de valider des actes illégaux et irréguliers commis par l'amiral Thierry d'Argenlieu en Cochinchine le 1er novembre 1945 et le 3 juin 1946, le premier en s'octroyant illégalement les pleins pouvoirs, le second en instituant un gouvernement frappé de nullité.

A la lecture du rapport fait, à l'Assemblée nationale, par M. Duveau, rapporteur, on constate l'aveu de l'illégalité flagrante de tels actes. En effet, que dit-il ?

« Il y a tout d'abord, le 3 juin 1946, un échange de lettres entre l'amiral Thierry d'Argenlieu, qui usait de ses pleins pouvoirs pour la circonstance, et le président du conseil consultatif de Cochinchine, échange de lettres qui avait pour but d'instituer un gouvernement provisoire de la République de Cochinchine. Il est évident qu'en droit strict cet acte est absolument illégal, le représentant de la France en Indochine n'ayant jamais eu le pouvoir de modifier le statut des territoires confiés à son autorité. »

M. Duveau ajoute :

« Ces actes étaient, évidemment, d'une légalité plus que douteuse. Le haut commissaire en Indochine, l'amiral Thierry d'Argenlieu, qui avait été désigné pour ces hautes fonctions par un décret du gouvernement provisoire de la République, tenait ses pouvoirs d'un texte remontant à 1911, qui ne l'autorisait nullement à modifier, comme il a cru devoir le faire, le statut du territoire, ni surtout à promulguer des lois à l'intérieur de ce territoire. Les hauts commissaires, l'amiral Thierry d'Argenlieu entre autres, ne pouvaient prendre que des décisions administratives susceptibles d'être déférées à la censure du Conseil d'Etat pour excès ou détournement de pouvoir. En l'occurrence, les arrêtés locaux qui instituaient les impôts nouveaux auraient dû s'appuyer sur un texte législatif qui n'a jamais existé. Par conséquent, on peut dire que tous les actes effectués par l'amiral Thierry d'Argenlieu sont nuls et de nul effet. »

C'était l'époque où la délégation de la république du Vietnam se trouvait en France avec, à sa tête, le président Ho Chi Minh, c'était le moment où la délégation française à la conférence de Fontainebleau, ayant pour mission de la faire échouer, rendait impossible la signature d'accords entre les deux délégations. C'était quelques mois avant la tragédie d'Haïphong qui fit 6.000 victimes parmi la population civile, à la suite du bombardement de la ville par la marine de guerre française.

Après ces illégalités reconnues même par le Conseil d'Etat, ce fut le crime accompli sur la demande de l'amiral Thierry d'Argenlieu et autorisé par un conseil des ministres restreint. Le comble du cynisme c'est qu'en raison de ces illégalités et, vous référant à elles, vous demandiez aujourd'hui au Parlement français de valider des actes accomplis dans des conditions qui n'ont pas grandi, soyez-en assurés, le prestige et l'honneur de notre pays. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Pierre Boudet. Les communistes étaient au gouvernement à ce moment-là !

M. Léon David. Vous invoquez ces illégalités que les gouvernements ont couvertes et soutenues, alors qu'à maintes reprises les communistes ont dénoncé vos manœuvres déloyales à l'égard de la république démocratique du Viet-Nam, afin de régulariser, dites-vous, une situation qui est fausse. Pourquoi ? Question financière. Vous reconnaissez qu'étant donné la nullité des actes illégaux, les populations intéressées sont en droit de ne pas payer les lourds impôts et taxes que vous leur imposez.

Vous vous référez à une assemblée, dite représentative, élue dans des conditions anormales qui ont été dénoncées ici même, non seulement par nous mais par d'autres collègues de cette Assemblée. Vous savez que l'assemblée représentative ne représente aucunement le peuple de Cochinchine.

Vous reconnaissez que les tribunaux ont le droit de constater la légalité des réclamations et des recours divers en matière financière. Ainsi, vous faites l'aveu que toutes les déclarations gouvernementales sur la soi-disant indépendance conférée à l'Etat associé du Viet-Nam, que toutes vos déclarations et accords du 24 mars 1945, du 6 mars 1946, le *modus vivendi*, la constitution de l'assemblée territoriale de Cochinchine, les accords Vincent Auriol-Bao Daï, ne sont que tromperie et hypocrisie à l'égard du peuple vietnamien.

Vous continuez à vous immiscer dans ses affaires intérieures. Vous ne respectez pas vos engagements puisque vous ne le laissez pas administrer souverainement ses finances.

Vous êtes aidés dans cette besogne par des fantoches traîtres à leur peuple. L'immense majorité du peuple vietnamien vous a jugés depuis longtemps. Elle continue le combat libérateur derrière son véritable gouvernement, celui du gouvernement Ho Chi Minh. (*Interruptions sur divers bancs. — Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Le projet de loi que vous nous soumettez a pour but d'approuver l'illégalité reconnue servant de base à votre argumentation. Avouez que vous avez une drôle de conception de l'honnêteté. Nous sommes d'ailleurs habitués à de tels actes.

Nul doute que l'infime minorité du peuple vietnamien qui, pour diverses raisons, n'a pas encore rallié Ho Chi Minh et qui se laisse encore tromper par vous et les hommes à votre solde sur ce territoire, se rendra compte de vos manœuvres et jugera comme il convient de tels procédés.

M. Cozzano, rapporteur de la commission des territoires d'outre-mer au Conseil de la République nous dit, dans son rapport, à la page 3:

« Il importe cependant de ne pas perdre de vue la situation exceptionnelle à laquelle le haut commissaire de France devait faire face. Il est certain, d'autre part, que la voie dans laquelle il a engagé la politique française en Extrême-Orient est celle qui a été constamment suivie depuis cette date et qui nous a conduits aux conventions intervenues le 8 mars 1949.

« C'est ainsi que les divers votes du Parlement, soit lors de la transformation du statut de la Cochinchine, soit lors de la ratification des accords, peuvent être considérés comme l'approbation de la politique menée en Indochine depuis la Libération et dont les actes de l'amiral Thierry d'Argenlieu constituent le point de départ, *modus vivendi* qui constituait une transition indispensable pour que l'évolution, voulue par le Gouvernement français et que l'opportunité rendait nécessaire, puisse s'effectuer ».

Ainsi la politique française en Indochine a été engagée dans la voie de la guerre injuste, longue, meurtrière, ruineuse et désastreuse par l'amiral Thierry d'Argenlieu, destitué de ses fonctions par la suite.

Ce personnage a réintégré une retraite cloitrée, mais sa politique reste: vous continuez à l'appliquer dans le sang et la boue des scandales. C'est vous-mêmes qui l'avouez, puisque vous écrivez que ce sont les actes de l'amiral Thierry d'Argenlieu qui constituent le point de départ des divers votes émis par la majorité parlementaire sur la situation en Indochine.

En résumé, la politique française au Viet Nam est entachée au départ d'irrégularités et d'illégalités. Merci pour l'aveu. Les populations française et vietnamienne jugeront et approuveront notre position constante et ferme en faveur de l'indépendance du peuple vietnamien et contre la sale guerre.

Ce n'est pas par vos appréciations, monsieur le rapporteur, sur ce qu'a pu reconnaître et dire un orateur communiste à l'Assemblée nationale, que vous donnerez le change.

Vous dites, dans votre rapport: « L'orateur du groupe communiste à l'Assemblée nationale — quoique opposé à la loi, parce que de tels actes seraient à l'origine de la rébellion en Indochine, alors qu'il semble difficile d'admettre qu'étendre l'indépendance de la Cochinchine puisse aller à l'encontre du désir de la population — a reconnu lui aussi, cependant, le caractère indispensable de l'adoption du projet que nous discutons. »

L'orateur communiste n'a pas reconnu le caractère indispensable de l'adoption du projet. Il a indiqué que le Gouvernement se trouve dans l'obligation de le présenter devant vous. Ce n'est pas du tout la même chose. Le Parlement n'est pas obligé de suivre le Gouvernement, surtout lorsqu'il nous apporte un projet qui consacre l'illégalité et l'irrégularité.

Votre version est de laisser croire que nous combattons ce projet tout en reconnaissant qu'il est justifié. Ce n'est pas notre habitude. Nous le combattons parce que nous prétendons qu'il n'est pas justifié.

C'est la version donnée par l'orateur communiste à l'Assemblée nationale qui est juste; c'est la seule qui soit vraie. L'orateur communiste a indiqué, en substance, que couvrir des illégalités et des irrégularités, c'était la position que le Gouvernement prenait afin de rendre nuls les avis du conseil d'Etat, des tribunaux et du contentieux.

Au lieu d'agir comme vous le faites, un Gouvernement et une majorité qui défendraient les intérêts et l'honneur de la France poursuivraient et arrêteraient les hommes qui, comme l'amiral Thierry d'Argenlieu et les ministres des territoires d'outre-mer, ont entraîné la France dans cette criminelle et sanglante aventure qui nous accule aujourd'hui à lancer des appels à l'aide militaire de l'impérialisme américain, qui s'offre d'ailleurs avec facilité à cette besogne, et à sacrifier des vies humaines par dizaines de milliers et des francs par centaines de milliards.

Vous ne pouvez nier, d'auter part, la fragilité de votre politique en Indochine, en Cochinchine en particulier, où l'impopularité de votre gouvernement fantoche a conduit aux derniers événements de crise gouvernementale.

Au lieu de demander à des parlementaires français de consacrer l'illégalité, écoutez la voix du peuple français qui, dans son immense majorité, vous demande d'arrêter la guerre et de rapatrier le corps expéditionnaire.

Vous avez, messieurs du Gouvernement, une majorité à laquelle vous pouvez tout demander: elle obéit. Quant à nous, nous nous refusons à voter votre projet de loi. Contre vous et votre politique de guerre, de sang et de ruines, nous sommes avec tous les peuples qui luttent pour leur indépendance.

Votre guerre d'Indochine est plus que jamais impopulaire dans notre pays, notre peuple et tous les peuples du monde la condamnent. Il n'y a plus que vous, Gouvernement, et votre majorité pour la défendre et votre police, C. R. S. en tête, pour l'imposer. Il y a dans vos prisons des hommes et des femmes, patriotes et résistants authentiques qui ont lutté contre votre politique de guerre. Le fort Montluc à Lyon où la Gestapo enfermait et fusillait les meilleurs combattants de la Résistance, emmure maintenant des patriotes de Roanne.

M. Bidault a renié depuis longtemps le programme du conseil national de la Résistance, mais le peuple français ne l'a pas abandonné. MM. les députés l'abbé Pierre et d'Aragon viennent de le lui signifier. Il y en aura d'autres; en attendant, les travailleurs, dockers en tête et les intellectuels, dans leur grands majorité, se solidarisent avec le grand savant français patriote, Joliot-Curie, que votre frénésie à préparer la guerre sur ordre de Truman vous a fait révoquer. (*Applaudissements à l'extrême gauche. — Exclamations sur divers bancs.*)

Vous êtes en pleine illégalité. Aujourd'hui, par votre projet de loi, vous demandez de la consacrer officiellement. Quand des gouvernements en arrivent là, ils ne sont pas loin de la chute finale.

Ce sera tant mieux pour le peuple de France et tant mieux pour la paix. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Le projet de loi qui nous est soumis a été adopté à l'unanimité des membres de la commission de la France d'outre-mer. M. David était absent ce jour-là.

M. Léon David. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. David.

M. Léon David. L'argument que vient d'invoquer notre rapporteur n'a pas grande valeur. Je ne pense pas qu'on puisse reprocher à un parlementaire de ne pas assister à la réunion d'une commission, parce que je crois que nous serions nombreux dans ce cas, n'est-ce pas, messieurs ?

Si je n'ai pas assisté à cette séance de la commission, c'est parce que j'étais dans une autre commission, celle de la production industrielle, où M. Jean Mounet donnait des explications sur les crédits d'investissements.

Voilà pourquoi je n'assistais pas à la réunion de la commission de la France d'outre-mer, me réservant d'apporter à cette tribune les observations que je viens de formuler.

M. Jean Letourneau, *ministre de la France d'outre-mer.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Monsieur le président, je ne désire pas prolonger ce débat et retarder le Conseil de la République que je remercie d'avoir bien voulu commencer cette séance par ce court débat sur la ratification des actes du gouvernement provisoire de Cochinchine.

Sans prétendre m'appesantir sur l'intervention de M. David, qu'au surplus personne n'a l'intention de vouloir convaincre, je voudrais simplement, répondant à un raisonnement dont le sophisme n'a échappé à personne, lui rappeler que les actes dont il s'agit ont été accomplis à une époque où, comme je l'ai entendu fort opportunément rappeler tout à l'heure, les communistes partageaient les responsabilités du Gouvernement de la République...

Un sénateur à gauche. Ils diront que ce n'est pas vrai.

M. le ministre. ...et que, en conséquence, ils étaient particulièrement associés aux responsabilités qui pouvaient être prises en Indochine et d'où, M. David a bien voulu le dire à l'instant, a découlé la politique française depuis lors.

Je tenais à faire cette brève mise au point en remerciant le Conseil de la République de son attention.

M. Primet. Nous n'avons jamais soutenu la politique des capucins étoilés.

M. Léon David. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. David.

M. Léon David. Je voudrais répondre à M. le ministre que la position des ministres communistes, au sein du Gouvernement auquel il fait allusion, a toujours été en opposition avec la politique de la majorité gouvernementale sur la question de

l'Indochine et de nos rapports avec Ho Chi Minh. Je tenais à apporter cette précision. (*Exclamations sur de nombreux bancs.*)

M. le ministre. J'étais membre de ce Gouvernement.

M. Léon David. J'ajoute que le jour où la décision a été prise, en conseil des ministres restreint, de bombarder Haïphong, au moment où l'amiral Thierry d'Argenlieu a demandé s'il pouvait employer la force contre la population civile d'Haïphong, et où il lui a été répondu: Vous pouvez y aller — les ministres communistes ne participaient pas à ce conseil de cabinet restreint. (*Interruptions à gauche.*) Par conséquent, la responsabilité d'une telle décision incombe à ceux qui assistaient à ce conseil restreint, et vous ne pouvez pas la faire supporter aux ministres communistes.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je m'excuse de retarder encore vos débats, mais je ne peux pas laisser dire qu'une tuerie à Haïphong aurait été décidée en conseil restreint. Ceci a déjà été démenti maintes et maintes fois.

M. Léon David. Jamais!

M. le ministre. J'étais précisément à cette époque membre des divers gouvernements dont ont fait partie certains collègues communistes, je puis donc témoigner de leur attitude dans les conseils.

Au surplus, il a été suffisamment rappelé que les instructions envoyées au haut commissaire avait été signées de l'ensemble des ministres intéressés et particulièrement d'un vice-président du conseil dont le nom a été à plusieurs reprises, ces temps-ci, abondamment cité dans une certaine presse. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

M. Léon David. C'est inexact!

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique:

« Article unique. — Sont validés tous les actes réglementaires du Gouvernement provisoire de la République de Cochinchine, ultérieurement dénommé Gouvernement du Sud Viet-Nam, pris en application des accords passés entre cette autorité et les représentants de la France en Indochine. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'avis sur le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 9 —

DEVELOPPEMENT DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT POUR L'EXERCICE 1950 (REPARATIONS DES DOMMAGES DE GUERRE)

Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. Nous revenons à la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des dépenses d'investissement pour l'exercice 1950 (Réparation des dommages de guerre).

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le ministre des finances et des affaires économiques:

MM. Blot, directeur du cabinet du secrétaire d'Etat aux finances.
Lecarpentier, chef de cabinet du secrétaire d'Etat aux finances.
Gaudet, directeur du cabinet du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques.
Bloch-Lainé, directeur du Trésor.
Goetze, directeur du budget.
Guyot, sous-directeur à la direction du Trésor.
Boyer, inspecteur des finances chargé de mission à la direction du Trésor.
Bauzou, administrateur civil à la direction du Trésor.
Fougeron, administrateur civil à la direction du budget.
Manifacier, administrateur civil à la direction du Trésor.
Valette, administrateur civil à la direction du budget.

Pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

MM. Marbot, chef de cabinet du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.
Barbier, conseiller technique au cabinet du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.
Doumenc, conseiller technique au cabinet du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.
Borges, secrétaire général aux travaux publics.
Beshard, chef de service adjoint au directeur général des chemins de fer et des transports.
Courau, secrétaire général à la marine marchande.
Sigmann, directeur des affaires économiques et du matériel naval.
Peltier, directeur des voies navigables et des ports maritimes.
Coltard, ingénieur en chef des ponts et chaussées, adjoint au directeur des voies navigables et des ports maritimes.

Pour assister M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme:

MM. Benet, chef de service à la direction des dommages de guerre.
Roland-Cadet, directeur des dommages de guerre.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des finances au titre de la caisse autonome de la reconstruction.

M. Jean-Marie Grenier, *rapporteur de la commission des finances pour les chapitres relatifs à la caisse autonome de reconstruction.* Mesdames, messieurs, la loi de finances pour l'exercice 1950, dans son article 4, a fixé le montant des crédits consentis pour la réparation des dommages de guerre à la somme de 329 milliards de francs.

Cette somme globale a, dans le cadre du présent projet de loi, été ramenée à 328.999 millions par l'Assemblée nationale, sur proposition de sa commission des finances qui a opéré une réduction indicative d'un million pour obliger le Gouvernement à indiquer quel était le programme de reconstitution de la Société nationale des chemins de fer français.

Je me permets, à cet égard, de souligner la concordance de vues qui existe entre les deux Assemblées. Tout à l'heure, mon collègue et ami M. Pellenc fera une démonstration tendant à prouver que les dommages de guerre payés à la Société nationale des chemins de fer français ont été largement suffisants et que, sur les 30 milliards qui nous sont demandés, un abattement de 6 milliards au profit des sinistrés mobiliers donnera lieu à un transfert qu'il est de bon ton d'accorder.

Au reste, je me permets en passant de souligner que la reconstitution de la Société nationale des chemins de fer français et de la flotte marchande de pêche nous a coûté, depuis la libération, quelque 900 milliards et que la reconstitution des immeubles de toutes natures s'est élevée, dans le même laps de temps, à 1.037 milliards. La répartition des crédits, conformément à l'état A annexé au procès-verbal qui vous a été distribué, est effectuée de la façon suivante: 251 milliards pour le financement des programmes prioritaires réglés en numéraire et c'est l'objet du chapitre n° 8500; 6 milliards pour la mobilisation des titres émis en application des articles 9, 9 *bis* et 10 de la loi du 31 décembre 1948, et c'est l'objet du chapitre n° 8510; 29.999 millions pour la reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français; 39 milliards pour la reconstitution de la flotte de commerce et de pêche; 2.800 millions pour la remise en état des navires affrétés; 200 millions, enfin, pour la reconstitution de la flotte rhénane.

La reconstitution de la flotte de commerce et de pêche, de la flotte rhénane, ainsi que la reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français, relevant plutôt du ministère des travaux publics et des transports, nos collègues Pellenc et Courrière ont bien voulu se charger de cette partie du rapport.

Si nous examinons la répartition des crédits qui est proposée, nous sommes tout d'abord obligés de souligner l'insuffisance notoire de la dotation concernant le chapitre 8510, relatif à la mobilisation des titres à trois ans émis par la caisse autonome de la reconstruction. En effet, le montant total de ces titres s'élève à 35.600 millions: 7.500 millions pour l'article 9; 7.100 millions pour l'article 9 *bis*, et 21 millions pour l'article 10. C'est donc le tiers de cette somme, soit près de 12 milliards, qui serait indispensable pour effectuer la mobilisation de ces titres.

Très optimiste, le Gouvernement a pensé que les particuliers ne mobiliseraient pas leur créance. Vous me permettrez, pour mon compte personnel, de ne pas être du même avis et de dire au Gouvernement que les détenteurs des titres en question, qui ont eu la patience de les conserver jusqu'à la date

de leur mobilisation, à l'échéance mobiliseront certainement leur créance pour une large partie. M. le ministre de la reconstruction et M. le secrétaire d'Etat aux finances ne peuvent pas oublier que ces titres ont été escomptés par différents établissements de crédit et que les gros preneurs sont les compagnies d'assurances qui ont voulu s'assurer un capital, non pas à moyen terme, mais à court terme, et qui attendent l'échéance pour présenter les titres au remboursement.

M. Eugène Claudius-Petit, *ministre de la reconstruction et de l'urbanisme.* Ils ne sont plus escomptables, s'ils ont été cédés.

M. Jean-Marie Grenier, *rapporteur* Dans ces conditions, vous me permettrez de vous dire, monsieur le ministre — nous verrons à la fin de l'année qui aura raison — que vous aurez, je le crains, à faire face à une échéance non point de 6 milliards, mais de 12 milliards, sur ce chapitre-là.

La meilleure preuve m'en est fournie par le Gouvernement lui-même. Malgré son optimisme, plutôt que de recourir dès maintenant à une nouvelle répartition des crédits, il a préféré se réserver la faculté de virement entre ces deux chapitres, étant entendu que l'ajustement des dotations pourra être effectué par simple décret. Cela, ce n'est pas moi qui l'ai demandé, mais cela vient au secours de ma thèse. Je suppose donc que ces 6 milliards seront insuffisants et que, si vous avez voulu pouvoir effectuer ce virement du chapitre 8500 au chapitre 8510, c'est pour faire face au payement des bons qui seront présentés au remboursement.

M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme. Si le Gouvernement est optimiste, il est prévoyant.

M. Jean-Marie Grenier, *rapporteur.* Nous sommes d'accord, mais vous avouerez, monsieur le ministre, que les deux choses ne vont pas ensemble. Vous pouvez très bien être prévoyant, mais si vous êtes optimiste, vous ne devriez pas aller contre cette loi qui va nous permettre d'arracher à la Société nationale des chemins de fer français les 6 milliards indispensables pour les indemnités mobilières, et cet artifice que vous avez vous-même créé va se retourner, finalement, contre vous. Si vous êtes optimiste, et si vous désirez avoir en caisse toutes les disponibilités pour rembourser vos bons, je ne vois pas pourquoi vous créez par surcroît cette clause particulière qui vous permettra de doter le chapitre 8510 d'une somme supérieure au montant des bons que vous pensiez avoir à rembourser.

Cette faculté d'user du transfert, je crois que M. Pellenc vous la demandera pour le chapitre 8530. Nous, nous prenons langue avec le Gouvernement; nous observons sa façon de travailler. A l'Assemblée nationale, on a opposé l'article 17 du règlement, mais nous avons pensé que, si vous étiez autorisé à faire un transfert du chapitre 8500 au chapitre 8510, nous pourrions vous demander la même possibilité en ce qui concerne le chapitre 8530, ce qui nous permettra de donner à nos sinistrés mobiliers les satisfactions légitimes qu'ils attendent.

D'autre part, il est accordé au ministre de la reconstruction, au titre des dépenses mises à la charge de la caisse autonome de la reconstruction, des autorisations de programme s'élevant à 310.214 millions de francs

Le Gouvernement a la possibilité de modifier, en cours d'exercice et par décret, la répartition des dotations affectées à la caisse autonome de la reconstruction, moyennant deux restrictions cependant: d'une part, l'avis des commissions parlementaires compétentes et, d'autre part, l'impossibilité de réduire les crédits — et j'insiste là-dessus — affectés à la réparation des dommages mobiliers, crédits qui ont d'ailleurs été augmentés de 6 milliards de francs par l'Assemblée nationale, qui a diminué, corrélativement, le montant de ceux affectés à la réparation d'autres dommages.

Cette augmentation d'une part, et cette volonté expressément manifestée de ne pas réduire les crédits affectés à la réparation des dommages de guerre mobiliers, d'autre part, sont destinées à attirer l'attention du Gouvernement sur l'urgence qu'il y a à tenir compte des réclamations présentes des sinistrés immobiliers. L'article 3 *ter* du projet qui nous est soumis marque d'ailleurs la même préoccupation en modifiant le plafond des indemnités allouées aux sinistrés mobiliers et en le portant de 200.000 à 500.000, ce chiffre étant majoré de 30 p. 100 par enfant et de 15 p. 10 pour chaque personne vivant au foyer.

Monsieur le ministre, vous nous avez fait connaître que cette augmentation du plafond vous permettrait, même avec l'augmentation des indemnités mobilières, de payer jusqu'à 90.000 francs de forfait aux sinistrés dépassant la limite des 50 p. 100.

Je veux me permettre de vous faire observer que les sinistrés qui doivent être dédommagés ne sont pas nécessairement toujours les mêmes. Certes, il y a peut-être, dans les délégations départementales, il faut bien le dire, des compressions de personnel et c'est une raison. Elle vaut ce qu'elle vaut.

Il y a, d'autre part, une hâte à utiliser les crédits qui sont dispensés. C'est une deuxième raison; elle est peut-être un peu plus valable, mais je crois savoir que, sur 10.000 dossiers, par exemple, qui se trouvent dans une délégation, on a eu le courage d'en instruire 1.500 ou 2.000 et, en fonction des crédits ouverts, notamment pour les indemnités mobilières, on a fait ce qu'on appelle un premier « arrosage ».

Dans la précipitation, pour manger les crédits le plus rapidement possible, et pour tâcher d'en avoir d'autres — c'est d'ailleurs une préoccupation louable pour le délégué départemental — on a redonné aux mêmes sinistrés un pourcentage supplémentaire. Mais c'est là la solution paresseuse, car on oublie dans la plupart des cas d'instruire les dossiers des petits sinistrés et ces gens-là attendent vainement pour recevoir la manne du ministère des finances.

Eh bien! je voudrais qu'avant d'accorder le forfait à ces sinistrés de 50 p. 100 et au-dessus, vous donniez des instructions à vos délégations départementales pour qu'à six ans de la Libération, tous les dossiers soient instruits. Peu importe le pourcentage que touchera, par exemple, un sinistré à 20 p. 100, mais il faut qu'il sache que son dossier n'est pas tombé dans l'oubli et qu'il a été véritablement considéré. (*Applaudissements au centre, à droite et sur de nombreux bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite.*)

C'est d'ailleurs une façon de donner aux gens l'impression que l'on s'occupe d'eux.

Il est regrettable que l'on distingue plusieurs catégories de sinistrés. Vous pensez, monsieur le ministre — nous en parlerons tout à l'heure — que la reconstitution immobilière est la plus importante. Je vous le concède et vous avez peut-être raison sur certains points. Mais, en matière de réparation mobilière, je m'aperçois que les sinistrés à plus de 50 p. 100 vous intéressent davantage. Je vous dirai très simplement, en honnête homme, que tous les sinistrés m'intéressent et que je considère quelquefois le petit sinistré comme plus intéressant que celui qui l'a été davantage et qui dispose souvent de moyens d'existence supérieurs.

Dans ces conditions, je vous demanderai, avant de porter au maximum le forfait pour les sinistrés de plus de 50 p. 100, de faire instruire tous les dossiers et d'opérer une répartition proportionnelle. Est-ce là une chose extravagante, alors que nous savons, par exemple, que la part des dommages mobiliers par rapport à l'ensemble des dommages subis par le pays s'élève à 17 p. 100 ?

Vous m'avez fait le reproche d'être le porte-parole des associations de sinistrés. J'ai été sinistré moi-même et je suis enclin à leur prêter quelque intérêt. Les associations vous demandaient, monsieur le ministre, le pourcentage de 10 p. 100. Je m'aperçois que les 18 milliards d'allocations ne correspondent strictement qu'à 7 p. 100 de ces dommages.

M. le ministre de la reconstruction. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le rapporteur. Je vous en prie, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre de la reconstruction. Un simple mot, qui est une précision. Je ne vous ai pas reproché d'être le porte-parole des associations de sinistrés. Je vous ai simplement dit que vous n'étiez pas tenus de vous incliner devant les réclamations de telle ou telle association, puisque vous aviez à mettre en balance ce que demandaient ces associations et ce qu'exige l'intérêt national. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Jean-Marie Grenier, *rapporteur.* Monsieur le ministre, je suis tout à fait à l'aise pour vous répondre. Je ne m'inclinerai jamais devant telle ou telle association, mais avec beaucoup de respect, je vous dirai que je ne m'inclinerai pas davantage même devant le Gouvernement s'il était appelé à s'engager dans une mauvaise voie. Je m'inclinerai purement et simplement devant l'équité et devant la justice. (*Applaudissements sur quelques bancs au centre et sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite.*)

Nous sommes heureux tout de même, devant l'élévation du plafond — porté de 200.000 à 500.000 — de saluer cette amélioration. Si M. le ministre veut se rendre à mes arguments et dispenser la manne non point aux sinistrés à plus de 50 p. 100, mais à tous les sinistrés, cela leur permettra de patienter.

Quant à votre conception, monsieur le ministre, elle n'est pas aussi mauvaise que cela, nous en sommes d'accord. Vous voulez loger tous les Français et ce n'est pas moi qui viendrai ici, du haut de cette tribune, vous le reprocher. Votre programme de reconstruction est magnifique et je voudrais bien que vous soyez appelé à le réaliser dans le minimum de temps.

Mais tout de même, 250.000 logements par an, nous n'oublions pas que cela correspond à 400 milliards de francs et nous n'oublions pas non plus malheureusement que, dans notre pays, le

contribuable français surchargé de toutes les manières est incapable de supporter une telle charge dans les jours qui viennent. Cela, c'est une vivante réalité. Un plan de reconstruction, c'est très bien, mais mettez à côté un plan de financement et un plan de financement cohérent.

M. le ministre de la reconstruction. C'est que nous faisons, monsieur le rapporteur.

M. Jean-Marie Grenier, *rapporteur.* Puisque, monsieur le ministre, c'est ce que vous faites, je me permets de vous signaler ceci, du point de vue financier.

La reconstruction de la France devrait être normalement financée par l'emprunt, de même que les investissements; mais, si nous ne pouvons pas le faire, il y a à cela une raison profonde; il n'est pas absolument indispensable que ce soit la même génération qui reconstruise pour les dix ou les vingt générations futures, cela c'est de l'utopie. (*Applaudissements au centre, à droite et sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite.*)

Il faut voir les choses sous l'angle de la réalité; il faut penser au plan Marshall qui va prendre fin, aux crédits que vous n'aurez plus à dépenser. Si j'insiste sur ces indemnités mobilières, c'est que je sais bien qu'en face, par exemple, de ce programme de reconstruction assez avancé, vous nous direz: il faut terminer les travaux et, pour cela, voilà les crédits qui nous sont absolument indispensables. Et vous, sinistrés mobiliers, qui n'aviez presque rien jadis, vous n'aurez plus rien du tout car, insisterez-vous, il faut achever les travaux commencés.

Dans dix ans, on nous dira que les sinistrés mobiliers n'avaient pas de meubles au lendemain de la Libération. Mais vous n'allez pas nous faire croire que, dix ans après, le mobilier n'a pas été reconstitué. Il a bien fallu qu'ils couchent sur un lit; qu'ils aient le matériel indispensable; qu'ils remontent leur foyer.

Et ainsi parce qu'ils ont fait un effort supplémentaire, parce que le sinistré est souvent essentiellement un locataire, vous arrivez à pénaliser les petites gens. Ce n'est pas cela la justice. Ce n'est pas cela l'application de la loi du 28 octobre 1946, qui stipule que la réparation sera intégrale, que tout le monde ayant eu à subir la guerre, tous les Français doivent solidairement reconstituer le patrimoine national et venir en aide aux plus déshérités.

Reconstruire d'abord, c'est très bien, monsieur le ministre, et vous avez un programme de construction qui nous fait prévoir de beaux jours, car nous savons que le ministère de la reconstruction deviendra le ministère de la construction. J'en suis heureux, car nous pourrons ainsi nous rencontrer souvent. Mais permettez-moi de vous dire qu'avant de construire, il faut reconstruire, payer nos dettes, régler les sinistrés immobiliers et les sinistrés mobiliers. Quand nous serons dans l'euphorie, quand notre monnaie sera un peu plus stable, quand nous pourrons financer par l'emprunt la construction en France, nous nous y mettrons tous, car cela marquera d'une façon définitive la résurrection de notre pays. (*Applaudissements au centre, à droite et sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite.*)

M. le président. La parole est à M. Courrière, rapporteur de la commission des finances au titre de la marine marchande.

M. Courrière, *rapporteur de la commission des finances pour les chapitres relatifs à la marine marchande.* Mesdames, messieurs, le rapport que j'ai l'honneur d'établir, au nom de la commission des finances, vous a été distribué et il ne me paraît pas nécessaire de retenir très longtemps votre attention. Je voudrais néanmoins vous parler de divers points qui ont été évoqués devant la commission et qui intéressent la reconstitution de notre marine marchande.

Notre marine marchande a souffert terriblement au cours de la dernière guerre. Ses pertes s'élèvent, en gros, à 1.750.000 tonneaux de jauge brute. Il est incontestable qu'au moment de la Libération, quand il fallait à la fois reconstruire le pays et donner à la France les moyens de vivre, l'une des premières idées qui est venue au Gouvernement a été de redonner à notre pays une marine marchande digne de lui et qui lui permette d'exercer, au travers des mers du globe, le rôle qui lui incombait.

Pour ces raisons l'argument que, tout à l'heure, M. Grenier évoquait à cette tribune en rapprochant les chiffres concernant la reconstitution de la flotte et de la Société nationale des chemins de fer français, de ceux afférents à la reconstruction des immeubles, cet argument, dis-je, ne peut donner lieu à une conclusion quelconque.

Il est incontestable, au contraire, que la reconstruction de la France était en quelque sorte fonction de la reconstruction de nos chemins de fer comme de la reconstruction de notre marine marchande. Il fallait, dès le départ, établir les bases de l'édifice à reconstruire.

Les dépenses qui ont été effectuées à cette époque-là sont éminemment rentables puisqu'elles permettent aujourd'hui au pays de se reconstruire et de vivre normalement comme il entendait vivre. (*Applaudissements à gauche.*)

Au lendemain de la guerre, par conséquent, c'était 1 million 750.000 tonneaux à reconstruire. Le Gouvernement s'était engagé à reconstituer environ 1.700.000 tonneaux.

A l'heure actuelle, 745.000 tonneaux ont déjà été reconstitués et livrés aux armateurs. Il reste environ 943.000 tonneaux se répartissant ainsi: 722.000 qui ont été commandés avant 1950, mais ne seront livrés qu'au fur et à mesure que les fabrications et les constructions seront terminées; 121.000 tonneaux qui seront commandés en 1950 en vertu du budget que nous sommes en train de voter et 100.000 tonneaux environ, qui seront commandés en 1951. On peut prévoir, par conséquent, qu'en 1952 ou en 1954 la reconstruction de notre marine marchande sera pratiquement terminée.

A ce moment, aurons-nous une flotte marchande digne de la France et susceptible d'apporter à notre pays l'aide et les avantages que nous sommes en droit d'attendre d'elle? C'est la question qui s'est posée à la commission des finances et qui a été évoquée par M. Pellenc.

M. Pellenc, devant la masse que constitue actuellement notre marine marchande et le développement qu'elle prend par rapport à notre tonnage d'avant guerre, émettait l'idée que si l'on continuait à travailler au rythme actuel, on risquerait de se trouver dans deux ans avec une flotte marchande pléthorique et de voir nos chantiers navals et nos arsenaux arrêtés.

La commission des finances n'a pas cru devoir retenir cet argument majeur de M. Pellenc, qui se serait traduit formellement par une diminution des crédits attribués à la reconstruction de notre flotte marchande. En effet, le tonnage que nous possédons à l'heure actuelle est environ de 2.709.000 tonneaux, contre 2.733.000 en 1939. Si l'on ajoute à ces 2.700.000 tonneaux les 200.000 tonneaux environ que l'on est en train de reconstruire ou de reconstituer, ou que l'on va s'engager à reconstituer, nous arrivons au chiffre de 3 millions de tonneaux, qui paraît absolument nécessaire, étant donné les besoins présents du pays.

Il est incontestable qu'un pays qui est baigné par trois mers doit avoir une marine marchande importante. D'autre part, nous avons l'Union française qui est loin de nous, avec laquelle nous sommes obligés, à tout moment, d'avoir des relations assurées. Nous sommes contraints, en outre, d'aller dans les pays étrangers chercher du fret, ce qui entraîne une dépense considérable de devises étrangères. Il est donc indispensable que notre marine marchande se développe. Il est certain que lorsqu'un pays a une marine marchande florissante lui-même est florissant. Pour cette raison, nous pensons qu'il est absolument indispensable d'augmenter notre tonnage.

D'ailleurs — et il faut le dire — je ne sais pas si ceux qui, en France, usent de la marine marchande, ont ce patriotisme que l'on connaît dans certains autres pays qui veut que l'on commande surtout aux armateurs nationaux le fret dont on a besoin. Il faut, par conséquent, essayer de faire l'éducation des Français à ce point de vue; mais il convient surtout de faire en sorte que notre marine marchande soit parfaitement organisée, c'est-à-dire l'équiper dans d'excellentes conditions.

Or si nous arrêtions, à l'heure actuelle en quoi que ce soit, le rythme des travaux que l'on a commencés au lendemain de la libération, on arriverait à avoir une marine marchande qui, petit à petit — parce qu'elle serait trop vieillie — ne pourrait plus accomplir les tâches qui s'imposent à elle.

Certains chiffres ont été cités, lors de la discussion devant la commission des finances, qui laisseraient supposer que notre flotte marchande est beaucoup plus récente et beaucoup plus jeune qu'elle ne l'est en réalité. On a même dit, à un certain moment, que les navires qui la constituent avaient moins de cinq ans d'âge. Il n'est pas possible à quelqu'un qui a vu nos bateaux, qui a circulé dans nos ports, de le croire. La réalité est tout autre.

22 p. 100 du tonnage de la flotte marchande française — soit 600.000 tonnaux — a plus de 25 ans d'âge; 40 p. 100 a moins de dix ans d'âge. Si l'on sait que la vie normale d'un bateau de commerce est de 20 à 25 ans, on s'aperçoit que c'est pour demain la nécessité pour notre flotte marchande d'effectuer des constructions nouvelles. Par conséquent, il ne peut, en aucune manière, être question de réduire le rythme normal des travaux que l'on entreprend pour elle.

C'est pour cette raison que nous avons demandé, par un abattement indicatif des chiffres proposés par le Gouvernement, d'établir un plan s'étalant sur plusieurs années et intéressant les constructions navales de notre pays.

J'entends bien que ces constructions navales intéressent les chantiers privés ainsi que nos arsenaux qui, pendant 2, 3 et 4 ans ont pratiqué de la reconversion ou reconstruit notre marine marchande. Il n'est pas possible que l'on parte à l'aveuglette, que l'on ne sache pas exactement où l'on va en ce qui concerne les constructions navales, car nous risquerions, à un

moment ou à un autre, de nous trouver devant un hiatus qui réduirait nos chantiers navals au chômage et entraînerait des difficultés sociales extrêmement sérieuses.

Nous demandons, par conséquent, au Gouvernement d'établir, en liaison avec la marine de guerre, qui nous soumettra bientôt sans doute son programme d'équipement, un plan de constructions nouvelles, cohérent, et d'assurer ainsi, à nos chantiers navals et à nos arsenaux, du travail pour plusieurs années. Cela lui permettra de réaliser cet outil dont la France a besoin plus que de toute autre chose: une marine marchande solide, neuve, pouvant lutter à égalité avec toutes les autres marines marchandes du monde. Tel est le sens de la réduction que nous avons apportée au crédit proposé.

Nous avons également opéré cette réduction pour appeler l'attention du Gouvernement sur le danger que pourrait entraîner cette diminution de l'effectif de nos arsenaux que l'on constate et dont nous avons encore eu des échos ces jours derniers. Cette sorte de démantèlement de certains de nos arsenaux, auquel nous assistons, est très grave. On apprend brusquement que 10 p. 100 de l'effectif des ouvriers ne travailleront pas le lendemain ou que, dans certains ports, la moitié du personnel est licenciée.

Il est incontestable que si l'on supprime ainsi les moyens de travail que l'on possède dans nos ports de guerre, que si l'on élimine des ouvriers essentiellement qualifiés, nous risquons, le jour où nous aurons mis en chantier le plan de reconstruction dont je vous parlais tout à l'heure, de ne plus avoir à notre disposition le matériel et surtout le personnel indispensables à la réalisation du travail que nous nous serons assigné.

Telles sont, mesdames et messieurs, les conclusions que votre commission des finances m'a chargé de rapporter devant vous. Sous le bénéfice de ces observations, je vous demande d'adopter les chiffres qu'elle vous propose. (*Applaudissements à gauche et sur divers autres bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Pellenc, rapporteur de la commission des finances, pour les chapitres relatifs à la Société nationale des chemins de fer français.

M. Brizard. Je désire faire une déclaration avant que M. Pellenc ne monte à la tribune.

M. le président. Monsieur Pellenc, acceptez-vous que M. Brizard prenne la parole avant que vous ne développiez votre rapport ?

M. Pellenc, *rapporteur de la commission des finances pour les chapitres relatifs à la Société nationale des chemins de fer français.* Volontiers, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Brizard, avec l'autorisation de M. le rapporteur.

M. Brizard. Mesdames, messieurs, avant que notre collègue M. Pellenc ne prenne la parole, et sans préjuger en rien son rapport — car j'estime qu'il ne sera rendu public que lorsque M. Pellenc l'aura développé devant nous et que c'est alors seulement que nous pourrons le juger —, je me permets de m'élever contre un procédé que je trouve inqualifiable: c'est celui employé aujourd'hui par la Société nationale des chemins de fer français, qui, par avance, répond à un rapport qui n'a pas encore été rendu public. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche, ainsi qu'au centre et à droite.*)

Lors de la discussion de la taxe sur les tranports à l'Assemblée nationale, nos collègues députés ont protesté contre les transporteurs qui, paraît-il, étaient dans une tribune et faisaient des gestes d'approbation ou de désapprobation. J'estime qu'aujourd'hui le geste de la Société nationale des chemins de fer français est encore beaucoup plus grave, et je m'élève au nom de nos libertés politiques contre ce moyen de pression exercé contre une assemblée parlementaire. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. Robert Le Guyon. Qui paye cette affiche ?

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pellenc, *rapporteur.* Mes chers collègues, autrefois, du temps de la IIIe République, nous savions que lorsque nous nous en prenions à ce qu'on appelait les grandes féodalités économiques, il fallait nous attendre à provoquer des remous et de violentes réactions.

Sous la IVe République, rien n'a été sensiblement modifié: les grosses féodalités économiques ont simplement changé de maître. C'est maintenant l'Etat en théorie; mais, en réalité, pour certaines entreprises nationalisées, ce sont ceux qui, à l'abri de cette protection que leur confère l'Etat, y défendent jalousement des privilèges parfois abusifs, dont le pays fait en définitive les frais.

Je ne m'étonnerai donc pas, comme le faisait tout à l'heure notre collègue M. Brizard, des articles qui ont pu être publiés sur une action que je m'efforce de mener dans le sens de l'intérêt général et le plus consciencieusement possible au sein de cette Assemblée. Je ne m'élèverai pas davantage contre les tracts anonymes ou signés dont, à plusieurs reprises, certains de nos collègues ont été saisis par enveloppes personnelles. C'est la règle du jeu, et je ne vois à cela rien de particulièrement anormal.

Je ne m'élèverai donc pas contre un article publié sur une page entière d'un grand journal quotidien, sous la signature du président de la Société nationale des chemins de fer français, peu de temps après ma dernière intervention à cette tribune, article dans lequel il prétendait réfuter mes affirmations et démontrer que tout était parfait dans le fonctionnement de cette société. C'était son droit et nous n'avons pas à en discuter.

Je ne m'élèverai pas davantage contre un article dont on m'a annoncé la publication très prochaine, sous deux ou trois jours, dans un quotidien politique du matin, et qui sera, m'a-t-on affirmé, rédigé par une plume très autorisée, celle d'un homme politique qui a présidé pendant ces dernières années aux destinées de cette société.

Tout cela, je le répète, est très normal, et l'opinion doit connaître toutes les thèses, toutes les idées.

Mais ce que je ne puis arriver à comprendre, dans mon âme d'ancien fonctionnaire, c'est qu'un collaborateur d'un service public de l'Etat, aussi bien que d'un quelconque de ses grands services nationalisés, s'ingère — dans des conditions que, sous la IIIe République on aurait stigmatisées... (*Très bien! au centre et à droite.*)

M. Clavier. Et sanctionnées!

M. Pellenc, *rapporteur.* ...dans le fonctionnement des institutions parlementaires, en faisant distribuer dans cette enceinte même, juste avant la discussion, des tracts réfutant un rapport que nos collègues n'avaient pas encore connu.

Je n'en suis d'ailleurs pas autrement ému, vous le voyez, car je suis certain que par vos votes vous répondrez comme il convient à cette attitude.

Je me permettrai simplement de dire que je pense que le haut fonctionnaire de l'administration des finances, qui est actuellement le président de la plus grande de nos sociétés nationalisées, est bien à plaindre s'il ne se rend pas compte — lui qui devrait donner l'exemple — qu'agissant ainsi, il prend une part importante dans le désordre qui affecte à l'heure actuelle nos institutions et qu'il contribue largement pour sa part à les plonger dans le discrédit. C'est peut-être vis à vis du pays prendre une lourde responsabilité. Ayant dit cela, j'en aurai dit assez. (*Applaudissements sur quelques bancs à gauche, au centre et à droite.*)

Mes chers collègues, le projet de loi qui est en discussion sur la reconstruction comporte, en ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français, une demande de crédits de 30 milliards.

Si les opérations de reconstruction de la Société nationale des chemins de fer français pouvaient être isolées, si l'on pouvait simplement les suivre à travers les budgets successifs de cette société, si, d'un autre côté, la part annuelle de crédits destinés à la reconstruction qu'on demande au Parlement, pouvait s'intégrer dans un plan d'ensemble, nettement défini et chiffré, notre tâche serait très simplifiée et toute discussion à ce sujet, très écourtée.

Mais, hélas! il n'en est rien. Aussi paradoxal que cela puisse apparaître, la S. N. C. F. n'a jamais été tenue — comme la loi y astreint tous les sinistrés — de justifier de l'usage qu'elle fait des sommes qui lui sont allouées au titre de la reconstruction.

D'autre part, après votre rapporteur, l'éminent rapporteur général de l'Assemblée nationale, M. Barangé, a signalé cette année même, dans son rapport, qu'il était fort malaisé de définir les bases du programme de reconstruction actuellement poursuivi par cette société.

Force est donc, puisque nous ne savons point où nous allons, quant à l'utilisation que l'on fait de ces fonds de la reconstruction, de poursuivre nos investigations dans la comptabilité de cette société.

Alors, on s'aperçoit avec effarement que la reconstruction, aussi bien que les investissements, les avances du Trésor, les prêts divers ne constituent, pour la plus grande part des sommes réclamées, qu'une façade cachant, en réalité, l'un des multiples moyens auxquels on recourt pour alimenter une caisse qui est désespérément vide. On s'aperçoit que cette politique des petits paquets à laquelle on nous a habitués et qui s'est traduite par l'insertion de dispositions variées dans des lois diverses qui viennent à des époques différentes de l'année, permet, en réalité, d'endormir la vigilance du Parlement ou de l'opinion, et de recueillir, sans qu'on s'en rende compte, un total vraiment impressionnant de crédits dont, j'en suis sûr, vous n'avez pas, à l'heure présente, la moindre idée.

C'est ainsi que l'an dernier, en 1949, nous avons eu, dans cinq lois successives, à accorder des crédits à cette société et que le concours financier qui lui a été apporté par l'Etat — vous en trouverez le décompte imprimé dans mon rapport, ainsi que la référence, par conséquent, c'est facile à contrôler — a été, au total, de 207 milliards.

Une série d'emprunts, dont je donne également le détail dans le rapport, est venue augmenter cette somme de 58 milliards.

C'est donc, en définitive, à plus de 265 milliards qu'il faut évaluer le total des crédits obtenus par la S. N. C. F., crédits qui sont venus en addition, bien entendu, de ses recettes d'exploitation. Bien sûr, sur cette somme une part a été effectivement consacrée à la reconstruction, une part a été effectivement affectée à des investissements vrais. Mais si l'on tient compte — et vous trouverez encore dans mon rapport des citations qui ne sont point suspectes — des avis des contrôleurs d'Etat, des missions financières officielles auprès de cette société, vous verrez que le total réel de l'ensemble des opérations de reconstruction vraies et investissements vrais, s'élève à peine à 52 milliards et que pour cet objet on nous a demandé, l'an dernier, 70 milliards.

On peut donc dire que, quels que soient les raisons ou les prétextes invoqués par la S. N. C. F. pour obtenir des fonds sur les 265 milliards qui lui ont été accordés l'an dernier, 52 milliards sont allés à sa reconstruction et à sa modernisation, et 215 milliards, n'ont, en définitive, consisté qu'en une ponction abusive qui a été pratiquée sur l'économie du pays pour permettre à cette société de continuer de fonctionner sans avoir le moins du monde, comme nous l'avons demandé à plusieurs reprises, à se réformer.

Or, 215 milliards, si vous y réfléchissez, c'est une dîme de 21.000 francs par an qui est prélevée sur chaque foyer français, et 215 milliards, c'est encore la possibilité de construire une villa de quatre pièces pour 100.000 jeunes ménages français.

Pour 1950, la situation ne se présente pas sous un jour plus favorable. D'ailleurs, pourquoi serait-elle plus favorable puisque la Société nationale des chemins de fer français n'a absolument rien entrepris depuis l'année dernière pour essayer de se réformer ? Aussi, nous allons nous trouver cette année avec un budget de dépenses de plus de 360 milliards et dans une situation qui sera peut-être plus difficile encore que celle de l'an dernier, si les mesures de redressement qui s'imposent, et que nous n'avons cessé de réclamer avec le pays et l'opinion, ne sont point prises d'extrême urgence.

Nous n'avons plus de temps à perdre ! Il ne reste plus à l'heure présente que six ou sept mois à s'écouler.

Dans de telles conditions, quel sort pensez-vous peut être réservé aux 30 milliards de crédits de reconstruction qui nous sont demandés cette année ?

Ce sera sans doute le même sort que celui qui a été réservé au crédit de reconstruction qui nous a été demandé l'an dernier.

En effet, l'an dernier la loi avait accordé, d'ailleurs malgré nos réserves et nos protestations, 31 milliards au titre des dommages de guerre, rien que pour reconstituer le parc du matériel roulant. Or, les statistiques officielles publiées par le Gouvernement, n'en déplaise à la Société nationale des chemins de fer français, nous apprennent que ce matériel roulant, qui aurait dû, non seulement être maintenu en état mais si les sommes demandées avaient bien été affectées à l'usage annoncé, s'enrichir de quelque 25.000 à 30.000 wagons, ce matériel, qui était, avant que nous ayons attribué ces crédits, de 323.000 unités, un an après, c'est-à-dire au début de cette année, n'était plus que de 294.000 unités. Ainsi, il avait diminué, dans le même temps, de 30.000 unités.

Donc, tout au moins pour le matériel roulant — et là on peut avoir des contrôles par des chiffres qui sont communiqués par la direction générale de la Société nationale des chemins de fer français, publiés au bulletin de statistique et dont je ne vois pas qui pourrait les contester — la Société nationale des chemins de fer français ne reconstruit rien avec les crédits qu'on lui accorde pour la reconstruction.

Bien plus, elle n'entretient pas davantage son parc de matériel roulant en bon état puisque ce parc s'amoindrit. Elle ne prévoit donc pas dans son compte d'exploitation les dépenses qui doivent lui permettre d'entretenir son outil de travail. Si bien que cette année, devant la commission des finances, M. le ministre des travaux publics a fourni un décompte que j'avais réclamé depuis quelques jours déjà à la Société nationale des chemins de fer français, sur l'utilisation qu'elle comptait effectuer du crédit de reconstruction qu'elle nous demandait.

Dans ce décompte, il était prévu que 24 milliards de crédits de reconstruction étaient destinés à l'achat de wagons. Mais il faut savoir que, pas plus que l'an dernier, ces 24 milliards destinés au parc roulant ne correspondent à une opération de réparations de dommages de guerre, à une reconstitution de matériel détruit. C'est simplement une opération qui correspond à la stricte obligation qu'a la Société nationale des chemins de fer français et que nous devons lui imposer, si elle ne la remplit pas, de prévoir une annuité permettant de remplacer le matériel qui s'est détérioré à l'usage normal, comme cela doit d'ailleurs s'imposer à toute exploitation rationnellement gérée.

Vouloir faire supporter une telle dépense par le budget des dommages de guerre constitue un artifice destiné à obtenir, sur la reconstruction, des fonds auxquels la société n'a point droit. Les lui accorder reviendrait à lui accorder des fonds destinés à couvrir une dépense obligatoire pour son budget d'exploitation, c'est-à-dire reviendrait à lui donner une subvention camouflée.

Il faut donc que l'on sache que l'argent de la reconstruction, ces sommes qui, nous a-t-on dit et répété, ne peuvent être réunies qu'au prix d'un très gros effort de solidarité, et en quantités d'ailleurs très insuffisantes pour relever au rythme qui s'imposerait les ruines de nos villes détruites, il faut que l'on sache que ces milliards sont, par contre, accordés généreusement et pratiquement sans contrôle, sous un trompe-l'œil, pour combler les déficits sans cesse grandissants de la plus mauvaise gestion de toutes les entreprises nationalisées.

Est-ce que nous allons encourager ces pratiques ? Votre commission des finances ne l'a pas voulu. Elle n'a pas pensé que nous puissions laisser se perpétuer d'année en année, au moment même où le pays est écrasé, malgré le Conseil de la République d'ailleurs, sous le poids des charges nouvelles, une situation qui impose à notre économie, qui est déjà fort anémiée, cette saignée permanente sous laquelle cette économie menace un jour prochain de sombrer.

D'ailleurs l'Assemblée nationale a commencé à son tour, à propos du présent projet, à prendre conscience des anomalies que l'on rencontre dans la gestion de la S. N. C. F. et elle s'est fait elle-même l'écho de nos préoccupations. Son distingué rapporteur général signale, en effet, qu'en matière de reconstruction, l'essentiel a été fait. Il déclare, d'autre part, qu'il avait proposé lui-même une réduction des crédits en commission. L'Assemblée elle-même dans l'impossibilité d'évaluer cette réduction, lui a donné un caractère indicatif, en l'établissant, comme l'a fait remarquer tout à l'heure notre collègue, M. Grenier, à un million.

C'est un geste platonique qui mérite d'être retenu quand même, car c'est l'indication d'une tendance, sinon d'une volonté.

Au Conseil de la République, nous avons déjà — est-il besoin de vous le rappeler ? — pris une position très nette à ce sujet lorsque, au moment de la discussion de la loi des maxima, nous avons, en ce qui concerne ces crédits — particulièrement ceux de la reconstruction et des investissements qui étaient à ce moment-là bloqués —, envisagé de faire supporter à la Société nationale des chemins de fer français un abattement de 15 milliards pour l'obliger à se réformer. Nous avions déjà envisagé de faire porter pour une dizaine de milliards cet abattement sur les crédits de la reconstruction, les 5 milliards restant devant porter sur les équipements.

Allons-nous maintenant nous déjuger ? Allons-nous, maintenant que nous avons dénoncé ce gaspillage de l'effort national, alors que nous avons tout fait pour éviter aux contribuables d'en supporter le poids, allons-nous maintenant paraître aux yeux de l'opinion nous désintéresser de la question dès lors que ce sont d'autres qui ont pris la charge et la responsabilité d'en imposer le poids au pays ?

Votre commission des finances ne l'a pas davantage pensé. Elle ne vous propose pas cependant de maintenir l'abattement d'une dizaine de milliards que nous avions antérieurement effectué. La raison en est que, sur la remarque de son président, elle a en effet considéré que la loi de déblocage du 3 avril dernier — au vote de laquelle, d'ailleurs, la majorité de cette assemblée n'a pas participé — que cette loi de déblocage, dis-je, avait mis à la disposition du Gouvernement 80 p. 100 des crédits qui sont en discussion aujourd'hui; votre rapporteur a proposé de limiter aux 6 milliards restant cet abattement et, par 15 voix contre 10, votre commission en a ainsi décidé.

Mais votre commission n'a pas voulu pour autant, dans un domaine comme celui de la reconstruction où tant d'efforts doivent être accomplis, se contenter d'effectuer cet abattement et de laisser tomber ce crédit en annulation.

Il n'est pas de circonstance où les gouvernements, quels qu'ils soient, n'invoquent, lorsque nos concitoyens protestent contre les charges excessives qui leur sont imposées, la nécessité impérieuse de procéder à la reconstruction, et en particulier de donner un toit aux sinistrés.

Depuis des années, lorsqu'il s'agit de faire appel aux contribuables par voie de prélèvements, d'emprunts ou d'impôts, on fait vibrer la corde de la solidarité nationale pour amortir les réactions de l'opinion.

La commission a pensé qu'en faisant retour de ces 6 milliards aux sinistrés Gouvernement et Parlement donneraient à la soli-

darité nationale en faveur de ceux qui ont été si durement éprouvés une occasion plus substantielle de se manifester que par les discours auxquels on nous a habitués et, adoptant la proposition qui lui en a été faite, elle a décidé de vous soumettre un texte qui autorise le Gouvernement à affecter par décret ces 6 milliards à la réparation des dommages privés.

Ces 6 milliards, s'ils étaient laissés à la Société nationale des chemins de fer français, ce serait pour elle la possibilité de s'entretenir dans le mal qui la ronge et que ne cesse de stigmatiser l'opinion, puisqu'il n'y aurait plus l'aiguillon de la nécessité pour l'obliger à se réformer; par contre, si on les donne aux sinistrés, c'est la possibilité de loger 4.000 ménages supplémentaires, de rendre avec espoir et confiance un toit à 4.000 foyers français. Je crois que l'on ne peut pas hésiter. La raison commande cette opération en ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français, les sentiments que nous devons éprouver pour nos concitoyens dans la détresse commandent l'affectation de cette somme aux sinistrés.

Monsieur le ministre des travaux publics, vous avez la charge de contrôler la Société nationale des chemins de fer français et aussi de présider comme maire à la renaissance d'une grande cité dont la population a été particulièrement éprouvée et je suis sûr que, dans votre pensée intime, vous ne pouvez pas ne pas approuver la position que la commission des finances de notre assemblée a prise.

M. Jacques Chastellain, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Monsieur le sénateur, voulez-vous me permettre de vous dire que vous ne pouvez pas opposer le maire au ministre et qu'il n'est pas question d'un débat cornélien en moi, il est question simplement de savoir si l'intérêt général impose ou n'impose pas cette réduction de 6 milliards. Je me permettrai tout à l'heure, et mon collègue M. Tinguy du Pouët en fera autant, de réfuter un certain nombre de vos arguments. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Pellenc, *rapporteur.* Mon cher ministre, les considérations d'intérêt général ne nous échappent pas non plus. C'est précisément parce que je ne voulais point opposer le ministre au maire que je suis descendu jusqu'au fond de votre cœur, en vous demandant de sonder votre pensée intime, et de voir si, véritablement, il y a matière à nous désapprouver. (*Sourires.*) Quant à nous, mes chers collègues, que nous soyons ou non représentants de départements sinistrés, nous sommes bien trop souvent appelés, dans les décisions que nous devons prendre, à choisir entre la raison et le cœur pour ne pas saisir cette occasion unique que vous fournit votre commission des finances de concilier ce qui est du domaine de la raison et ce qui est du domaine du cœur. (*Applaudissements au centre, à droite et sur divers bancs à gauche.*)

M. le président. La parole est à M le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Je voudrais, revenant sur l'incident de tout à l'heure, faire une très courte déclaration. Mesdames, messieurs, si vous aviez un seul instant l'idée que le Gouvernement était à la base de l'intervention inopportune de M. le président de la S. N. C. F., vous n'auriez qu'à vous reporter au dernier paragraphe, qui s'intitule « Réformes de structure », et dans lequel vous liriez, au deuxième alinéa, *in fine*, un reproche net au Gouvernement auquel, naturellement, celui-ci ne peut pas souscrire.

Mesdames et messieurs, je crois que plus une question est délicate, plus il est nécessaire de l'aborder avec franchise et sans détour. A mon avis, le geste de M. le président de la S. N. C. F. n'a pas été opportun et il risque non seulement de ne pas atteindre le but que s'est proposé son auteur, mais de mettre le ministre des travaux publics en situation difficile devant le Conseil de la République, malgré la bienveillance que m'a témoignée à plusieurs reprises votre assemblée et dont je lui garde une très vive reconnaissance.

Vous savez ma crainte. C'est en même temps une façon nuancée de vous dire mon opinion.

M. Tissier n'est pas, à mon avis, un fonctionnaire, à l'heure actuelle. Il est président d'une société d'économie mixte et il a la possibilité de prendre des initiatives, même peu heureuses, mais sous sa propre responsabilité.

M. le sénateur Pellenc, à qui j'avais parlé ainsi, a protesté contre cette interprétation. Il me permettra de lui dire que je trouve, dans son rapport même, une justification de cette interprétation. En effet, si M. Tissier était simplement un fonctionnaire, comment M. Pellenc aurait-il pu le mettre en cause sans violer une des règles en honneur dans notre régime parlementaire ?

C'est, au fond, l'attaque venue de M. Pellenc qui a permis à M. Tissier de se croire autorisé à faire une réponse (*Murmures*) et, si la distribution du tract est des plus critiquables, vous avouerez que la réaction de ce président a été, en somme, assez naturelle. (*Exclamations sur divers bancs.*)

Il n'en reste pas moins, mesdames, messieurs, que, loin d'être facilitée, ma mission s'en trouve singulièrement compliquée.

Je voudrais souhaiter, en terminant, que vous oubliiez ce qu'il y a d'insolite dans cette affaire et que votre hauteur de vue nous permette d'aborder la question en oubliant cet incident. (*Mouvements divers.*)

M. le président. La parole est à M. Pouget, rapporteur pour avis de la commission de la reconstruction.

M. Pouget, *rapporteur pour avis de la commission de la reconstruction et des dommages de guerre.* La commission de la reconstruction a à donner son avis, en somme, sur trois rapports, celui de M. Grenier, celui de M. Courrière et celui de M. Pellenc. Nous avons entendu, tout à l'heure, et je crois être autorisé au nom de la commission de la reconstruction à le dire, exposer une question passionnante sur un ton parfois passionné.

Il est certain que nous désirons tous, les uns et les autres, donner le plus de satisfaction possible, et le plus vite possible, à tous les sinistrés. Nous nous trouvons dans un débat un peu cornélien. Il s'agit de faire respecter, ce qui est d'ailleurs dans la loi, le système et le principe de priorité.

Il y a tout de même des personnes sur lesquelles il faut se pencher le plus vite possible et, ma foi, que ce soit sur le terrain des catastrophes ou sur celui des champs de bataille, ce n'est pas toujours auprès de ceux qui hurlent le plus qu'il faut se pencher car, quelquefois, c'est celui qui ne dit plus rien qui est le plus blessé. (*Très bien! très bien!*)

Il est nécessaire de regretter — et, là, je suis l'interprète de la commission de la reconstruction — que l'on ne nous ait pas accordé des crédits suffisants, des crédits beaucoup plus substantiels; mais nous n'avons pas à faire ici le procès de la loi des maxima. Nous regrettons le passé, nous constatons amèrement le présent, et nous espérons tout de même qu'à l'avenir on nous accordera des crédits qui nous permettront de donner plus de satisfactions.

Je crois être l'interprète de la commission de la reconstruction en souhaitant que l'on puisse construire davantage. Toutefois, il est possible d'admettre une petite amputation sur les crédits qui avaient été accordés par l'Assemblée nationale, et nous avons pensé, nous, commission de la reconstruction, que l'on pourrait peut-être ramener le crédit à 15 milliards, parce qu'il faut encourager le plus possible la reconstruction et, comme on l'a dit, donner des toits avant de penser à donner des casseroles, des buffets ou même des lits. (*Mouvements divers.*) Je dois dire que ce n'est pas l'opinion de l'unanimité de la commission, mais nous connaissons des drames dans nos villes et dans nos départements. Il y a des départements où des sinistrés n'ont pas encore touché la moindre allocation, la moindre indemnité pour leurs sinistres mobiliers. Il est évident que l'on ne peut pas constater cela de gaieté de cœur. Nous sommes bien obligés de nous faire l'écho des plaintes légitimes et justifiées de ces pauvres sinistrés, mais nous sommes aussi obligés de nous faire l'écho de ceux qui souhaitent voir la reconstruction immobilière augmenter.

Je voudrais dire à certains de mes collègues qui auraient peut-être tendance à méconnaître et à sous-estimer ce drame de la reconstruction et même de la construction que, dans les communes dont nous sommes les administrateurs, où nous vivons au contact des hommes, nous sommes maintenant sollicités parfois par des gens qui ne viennent pas nous demander de leur faire obtenir l'allocation pour leur mobilier, mais pour nous demander de les loger, parce qu'ils viennent d'être expulsés en vertu de lois que nous sommes bien obligés de respecter puisque nous les avons votées, et qui sont tout de même en ce moment-ci abusives pour la plupart d'entre eux.

Nous sommes, par conséquent, obligés de répondre à ces gens-là que nous ne pouvons les loger. Pourtant, ils sont devant la porte de notre mairie, même devant la porte de notre domicile, avec des meubles qu'ils voudraient bien loger quelque part.

Par conséquent, nous devons surtout éviter d'opposer les sinistrés les uns aux autres. Puisque nous écoutons volontiers les suggestions ou les conseils de ceux qui les défendent, les dirigent et dont nous devons admirer le désintéressement et parfois la compétence, nous pouvons nous permettre de dire à ces dirigeants que ce n'est pas en s'opposant les uns aux autres, que ce n'est pas en venant solliciter les uns contre les autres, qu'on sert la meilleure des causes. (*Très bien! et applaudissements à gauche.*) C'est en s'unissant, en faisant le front commun des sinistrés, en subordonnant peut-être à d'autres des intérêts qu'il serait légitime de satisfaire immédiatement et pour lesquels on est obligé de demander un délai et de différer une réalisation justifiée. Il faudrait tout de même que nous donnions cette satisfaction d'avoir servi une grande cause, au prix, peut-être, d'une certaine impopularité. Nous allons rentrer dans nos circonscriptions et nous serons en butte à des attaques violentes, non pas à des tracts du président de la S. N. C. F.

mais peut-être à d'autres, qui n'en seront pas moins virulents et même diffamatoires.

D'ailleurs, peu importe. Il faut que nous fassions comprendre qu'il y a des urgences, qu'il y a des priorités à satisfaire. Peu importe si nous avons la satisfaction de voir des demandes satisfaites.

Nous ne méconnaissons pas cependant l'intérêt des sinistrés mobiliers et tout à l'heure nous présenterons un amendement. Cet amendement est subordonné aux assurances qu'on va nous donner. Nous demanderons l'augmentation des attributions pour les sinistrés sous une autre forme. Sans vouloir anticiper sur ce que dira le ministre, le président de la commission, M. Chochoy, me permettra de dire que nous avons l'intention d'augmenter de 15 milliards en espèces et de 10 milliards en titres, les attributions pour les sinistrés. Pourquoi ne donnerait-on pas des titres aux sinistrés mobiliers ? Tous les sinistrés, commerçants, industriels et sinistrés immobiliers en bénéficient et beaucoup de sinistrés mobiliers accepteraient ce payement. Cela permettrait de donner satisfaction à tous. C'est le but de l'amendement que nous présenterons.

Je voudrais demander à nos collègues de la commission des finances et peut-être même au Gouvernement, de nous éclairer sur certains points.

Sur le rapport de M. Courrière, et bien que cette question relève plutôt de la commission des pêches, je voudrais simplement — et M. Courrière ne m'en voudra pas, — signaler au ministère de la reconstruction un point qui nous intéresse et qui nous inquiète parfois. Dans la reconstitution des bateaux appartenant à de petits pêcheurs, vous exigez des expertises compliquées. Les pêcheurs n'arrivent pas à obtenir le règlement de leur sinistre parce que vous leur imposez une expertise, une contre-expertise et une vérification par les services du bureau Veritas, même pour des reconstitutions partielles de 200.000 ou 300.000 francs. L'expert du bureau Veritas déclare qu'il lui est impossible de se déplacer. Ainsi, certains pêcheurs de ma circonscription attendent depuis trois ans la venue de cet expert, malgré les appels qui lui ont été lancés.

Lorsqu'il s'agit d'un petit sinistre de ce genre, abandonnez votre bureau Veritas et faites constater le dommage par le syndic de la marine, et vous leur donnerez immédiatement satisfaction.

Quant au projet de M. Pellenc, nous ne pouvons pas tellement l'aborder au fond mais nous, commission de la reconstruction, nous nous intéressons à tout ce qui dégage des crédits inutiles ou qui marqueraient quelque prodigalité et que l'on pourrait, par conséquent, détacher d'un chapitre pour le porter à un autre. Nous, représentants des sinistrés, nous nous félicitons toujours des crédits qu'on nous apporte. Par conséquent, si le Conseil de la République estime que la Société nationale des chemins de fer français peut, sans déséquilibrer son service, car nous n'avons pas, en tant que commission de la reconstruction, à intervenir sur ce point, débloquer et nous donner un certain crédit, nous l'accepterons avec beaucoup de plaisir.

Mais alors, je demande à M. le ministre, au cas où le Conseil de la République et l'Assemblée nationale décideraient le blocage de ce crédit, s'il peut nous affirmer que ces 6 milliards seront bien affectés à la reconstruction et si, par conséquent, nous pouvons dès maintenant compter sur ce crédit comme attribution supplémentaire aux indemnisations des dommages mobiliers.

Nous n'avons pas, en effet, l'intention d'abandonner la proie pour l'ombre, et si, demain, l'Assemblée nationale décidait de ne pas retenir ce blocage et de maintenir ces 6 milliards au crédit de la Société nationale des chemins de fer français, il ne nous resterait plus rien sur le crédit de la reconstruction et, une fois de plus, nous aurions été leurrés.

Au nom de la commission de la reconstruction, je sollicite un avis autorisé de M. le ministre pour savoir si vraiment nous serons soutenus. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission de la production industrielle.

M. Armengaud, *rapporteur pour avis de la commission de la production industrielle.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission de la production industrielle s'excuse tout d'abord de son intervention dont je vais vous expliquer très rapidement les raisons.

Quil s'agisse de la S. N. C. F., des transports par eau ou de la reconstruction, nous nous trouvons devant trois clients très importants de l'ensemble de l'industrie nationale. Le volume de leurs commandes mérite que la commission de la production industrielle émette un avis; de la cadence et de l'extension de celles-ci dépendent les prix des différents produits industriels

Je vais vous donner à titre d'éléments d'appréciation quelques chiffres, le moins possible d'ailleurs.

En produits sidérurgiques, le bâtiment a consommé, en 1949, 500.000 tonnes, la S. N. C. F. 500.000 tonnes et les chantiers navals, 125.000 tonnes. En ce qui concerne le ciment, le bâtiment en a consommé 2 millions de tonnes. Et ainsi de suite si l'on passe en revue tous les produits de l'industrie du bâtiment et l'industrie mécanique, sans compter les peintures, le verre, etc.

Dans l'ensemble, les différents secteurs industriels ont été des fournisseurs très importants, des bénéficiaires des crédits de reconstruction: il est donc normal que les programmes de ces derniers entraînent une répercussion sur l'activité des entreprises et par conséquent sur l'ensemble des prix nationaux.

Toutefois, dans l'ensemble de cette clientèle, nous intéressent plus particulièrement la S. N. C. F. et les chantiers navals. Le programme du ministère de la reconstruction nous paraît en effet essentiellement financier. Notre commission aura sans doute des suggestions à faire lors des discussions de détail mais ce sont des suggestions d'ordre technique et fiscal qu'il n'y pas lieu de retenir pour l'instant.

Je limiterai donc mes observaitons au problème de la S. N. C. F. et à celui des chantiers navals.

Aujourd'hui, la S. N. C. F. se trouve malgré elle, peut-être un peu à cause d'un certain vieillissement technique, la plus grande et la plus noble de nos économiquement faibles, qui demande un large secours aux budgets à la fois de reconstruction et des investissements. Demain, d'ailleurs, au titre du budget de l'équipement que nous aurons à discuter, dit loi des prêts et garanties, on nous demandera encore d'apporter un concours du même ordre à Charbonnages de France, à Gaz de France, qui, du point de vue financier, se trouvent malheureusement aussi des économiquement faibles.

Au titre de la reconstruction, nous constatons que la S. N. C. F. demande actuellement 30 milliards.

C'est peu sans doute par rapport à l'ensemble des commandes industrielles de la S. N. C. F.; celle-ci a en effet dépensé depuis 1945, tout au moins d'après le document remis par le commissariat au plan: en matériel roulant, 102 milliards; pour l'électrification, 26 milliards; en installations fixes, c'est-à-dire ouvrages d'art, gares, dépôts, ateliers, installations, marchandises et triage, une soixantaine de milliards.

D'ici 1952, d'après le même document du commissariat au plan, il s'agira, pour les mêmes postes, de nous demander encore 172 milliards.

M. Pellenc a fait observer dans son rapport que, parmi les dépenses faites au titre de 1949, il y avait une trentaine de milliards qui, théoriquement, étaient destinés à l'équipement et qui sont passés au titre entretien. Je ne veux pas revenir sur ce point, les explications de M. Pellenc étant suffisamment claires et portant en elles-mêmes une critique justifiée dans son principe, que les chiffres soient discutés ou non.

Sans doute, ce n'est pas la première fois que la S. N. C. F. se trouve en déficit, qu'elle coûte cher au budget. Depuis 1863, si je ne me trompe, les différentes sociétés de transport: le Nord, l'Est, l'Ouest, le P.-L.-M., le Midi étaient en déficit. D'après les documents publiés par la S. N. C. F. elle-même, nous constatons qu'en 1921, le déficit était de 1.200 millions, qu'il a diminué progressivement jusqu'en 1925 pour arriver environ à un demi-milliard; qu'en 1928 et 1929, les anciennes sociétés ont équilibré leur budget et que depuis cette date, le déséquilibre a été croissant jusqu'en 1937. Lorsque les commissions parlementaires compétentes se sont préoccupées de la question, le déficit était de l'ordre de 5 milliards de francs 1939, ce qui, *grosso modo*, représente près de 100 milliards aujourd'hui. Le problème n'est donc pas tellement neuf. Cela prouve en tout cas qu'il est difficile.

Devons-nous, pour autant, considérer que la S. N. C. F. soit arrivée à des résultats étonnants depuis la Libération ? Le déficit de la S. N. C. F. était, je le rappelle, pour 1949, d'environ 250 milliards. M. Pellenc a donné le détail de ce chiffre qui représente environ 12 p. 100 du budget national de 1950 pour l'ensemble du pays, ce qui, par conséquent, est assez sérieux.

On peut se demander, dans ces conditions, si cette admirable entreprise, au point de vue de son volume, n'est pas de celles qui justifient un peu le mot de M. Baranton, ancien élève de l'école polytechnique, confiseur, selon qui il y a trois manières de se ruiner: la première, les femmes; la seconde, le jeu; la troisième, les ingénieurs, cette dernière étant moins agréable mais la plus sûre. En l'occurrence, j'en suis un.

On peut donc se demander si la S. N. C. F., avec un désir tout naturel de réaliser des choses admirables, du point de vue technique, ne s'est pas un peu enthousiasmée elle-même et n'a pas cru que tout lui était permis parce que la bonne technique justifiait qu'elle ne fasse que du parfait. A ce jeu, lorsqu'un poste est en déficit, on cherche tout de suite, par une nouvelle activité, à combler ce déficit, mais l'expérience montre que les déficits de cet ordre s'ajoutent toujours les uns aux autres et qu'on n'arrive jamais à boucher le trou. En effet, tout entrepreneur sérieux à qui l'on donne des crédits à perte de vue peut

arriver à faire quelque chose de convenable dans n'importe quelle activité. Mais à quel prix ? Nous ne discutons donc pas la qualité du travail de la S. N. C. F., mais la manière dont elle emploie une partie de ses fonds, même par coquetterie technique.

Reconstruire des ponts, reconstruire et réparer des voies, réparer des locomotives et des wagons, c'était, bien sûr, une tâche essentielle, à la Libération. Mais comment ? La S. N. C. F. a pensé, parce qu'elle était une grande dame, qu'elle pouvait tout faire toute seule, à n'importe quel prix. D'où quelques erreurs que je voudrais, si vous le permettez, vous signaler chemin faisant, pour que vous en tiriez avec moi des conclusions.

Vous vous souvenez qu'à la Libération, le nombre de locomotives détruites était énorme: plus de 6.000. La S. N. C. F. a cru devoir en commander un nombre assez considérable aux Etats-Unis, environ 1.250. Je me trouvais moi-même à Washington à l'époque. Naquit très vite un conflit entre les services de la production industrielle que je représentais et ceux des travaux publics et des transports: nous-mêmes, service technique en liaison avec les services américains du prêt-bail, pensions qu'en raison de l'évolution technique, il valait mieux ne pas commander des locomotives à simple expansion et grosses consommation de charbon, étant donné que le charbon en France était rare et cher et qu'il valait mieux commander des locomotives Diesel à grosse puissance ou des Diesel électriques, parce que l'évolution dans le monde, va dans cette direction.

La S. N. C. F. s'est entêtée, et malgré tous les conseils, même ceux des services américains qui payaient sur le budget américain en vertu de la loi prêt-bail, elle a passé commande de 1.300 locomotives pour un prix de 166 milliards de dollars, ce qui représente environ un cinquième des crédits du prêt-bail.

Les compagnies françaises: Fives-Lille, Cail, Schneider n'ayant pour ainsi dire reçu aucune commande, motif pris de la pénurie d'acier, ont été dans l'impossibilité de mettre en route des séries importantes de locomotives et, quand elles ont commencé à fabriquer, en 1947, lorsque l'acier s'est trouvé moins rare, les prix réalisés par ces différentes entreprises françaises ont été plus élevés que si elles avaient eu des séries importantes.

La Société nationale des chemins de fer, dans la circonstance, a donc commis une erreur d'optique, d'autant plus sérieuse que l'on apprend aujourd'hui qu'une partie des locomotives à charbon commencées sont reconverties pour la chauffe au fuel, ce qui, pour des locomotives de chauffe classique, est pour le moins paradoxal, et que d'autres, commandées en France, vont dans une certaine mesure être vendues en Argentine.

Les commandes n'ont donc pas correspondu à un programme sérieusement et raisonnablement établi.

M. Georges Laffargue. Monsieur Armengaud, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le rapporteur pour avis de la commission de la production industrielle. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Laffargue, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Georges Laffargue. Je vois, depuis le début de cet exposé, faire par mon ami M. Pellene, et par vous-même, le procès de la Société nationale des chemins de fer français, auquel je m'associerai pour ma part bien volontiers, car tout ce qui a été dit sur la gestion me semble exact dans tous les termes.

Mais il y a un procès que l'on ne fait jamais devant les Assemblées et qui est le procès peut-être essentiel que nous serons obligés de refaire dans d'autres secteurs: c'est le procès de la politique gouvernementale suivie pendant la Libération, la politique de plans suivie depuis la Libération, qui a tout ignoré des réalités économiques et des réalités de la vie, et qui avait le moyen, au lendemain de la Libération, d'installer la Société nationale des chemins de fer français dans une autre structure que la structure actuelle et de ne rien ignorer du problème du rail et du problème de l'air.

Je crois que c'est l'origine du drame dont nous discutons aujourd'hui et qu'on sera bien obligé d'aborder ce plan, car si on ne l'aborde pas, on ne résoudra rien. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. le rapporteur pour avis de la commission de la production industrielle. Monsieur Laffargue, je vous remercie de vos explications et je vous demande simplement d'attendre jusqu'au bout celles du rapporteur pour avis de la commission de la production industrielle. Vous verrez que, dans une large mesure, nous répondons à vos préoccupations.

Deuxième erreur au passage: avant la guerre, la Société nationale des chemins de fer français faisait fabriquer la plupart de ses matériels à l'extérieur; elle faisait par ailleurs réparer ses locomotives et ses wagons dans des ateliers spécialisés, montés d'ailleurs à grand prix, qui s'étaient peu à peu normalisés, qui avaient vu diminuer dans des proportions considérables le nombre d'heures de travail nécessaire aux réparations. Certaines firmes avaient même monté par précaution des ateliers nouveaux pour les réparations de locomotives électriques, par exemple à Marseille.

A la libération, la Société nationale des chemins de fer français, prise d'une certaine crise de gigantisme, peut-être pas moi intentionnée, mettons par passion technique, a cru devoir se substituer à ses fournisseurs. C'est ainsi que l'on a vu se constituer des ateliers très importants, par exemple à Sotteville et à Oullins, où la Société nationale des chemins de fer français s'est mise à effectuer des travaux qu'assuraient normalement ses fournisseurs. Comme, en même temps, ceux-ci complétaient le travail interne des ateliers de la S. N. C. F., on est arrivé à une duplication étonnante de l'équipement à un moment où la France en manquait. Etait-ce raisonnable ? Poser la question, c'est y répondre.

Troisième exemple: la S. N. C. F. a commandé, aux Etats-Unis et en France, et prélevé en Allemagne, 4.000 machines-outils valant au total plus de 6 milliards de francs, car il s'agit surtout de machines lourdes, alors que, normalement, pour l'entretien courant et non pas pour les réparations de wagons et de locomotives, 4 ou 500 machines auraient suffi. Par conséquent, là aussi, elle a éprouvé le besoin de faire un certain nombre d'ateliers splendides mais, au fond, inutiles et financés par la collectivité. Ceci revient à dire en clair que l'on demande à chacun des contribuables, y compris les constructeurs et réparateurs des machines de la S. N. C. F., de financer par la voie de l'impôt les travaux de leur ancien client devenu leur concurrent. Cela ne me paraît pas de bonne logique et, en outre, oblige les contribuables à faire preuve de sacrifices supplémentaires.

J'ai dans le dossier de la commission une série d'éléments, venus de la S. N. C. F. ou du ministère des travaux publics, qui confirment les chiffres que je vous indique mais, pour ne pas vous lasser, je n'insisterai pas sur ce point.

Je voudrais simplement préciser qu'en ce qui concerne ces réparations, d'après les éléments qui figurent dans le rapport de MM. Montremy, Huysmans et Fayet, la réparation du matériel moteur ainsi que la réparation des voitures et wagons est actuellement effectuée, dans la plus grande majorité, dans les ateliers de la S. N. C. F., c'est-à-dire retirés au secteur privé; ce qui fait que les commandes minces passées au secteur privé par la S. N. C. F. qui ne peut tout de même pas tout absorber, sont payées beaucoup plus cher que si le secteur privé avait des commandes régulières de la S. N. C. F., qui ainsi accroît encore ses charges.

Quatrième erreur: les fabrications et réparations faites par la S. N. C. F. elle-même dans ses ateliers sont plus coûteuses que celles faites par l'industrie privée; en raison des charges sociales et annexes la part de la main-d'œuvre pèse beaucoup plus lourd que dans l'industrie privée; en effet pour la S.N.C.F. ces charges représentent 83,3 p. 100, chiffre provenant de la S. N. C. F. elle-même, tandis que dans l'industrie privée elles oscillent entre 42 à 50 p. 100.

Cinquième erreur: d'après le rapport de M. Lemoine, déjà avant la guerre, en 1937, lorsque le gouvernement Chautemps s'était penché sur le problème, on avait envisagé de fermer 10.000 kilomètres de lignes secondaires qui paraissaient sans intérêt, parce que l'on estimait à l'époque que les transports pouvaient se faire même pour l'industrie par camions, dans des conditions plus économiques. On n'a pas du tout fermé ces lignes. On les a conservées.

Sixième erreur: l'extension à tous les employés de la Société nationale des chemins de fer français du statut du cheminot. Je comprends très bien que les vrais et traditionnels cheminots bénéficient d'un statut particulier. C'est une tradition. Je ne pense pas que quiconque puisse la contester. Mais aujourd'hui le manœuvre dans un atelier de mécanique ou l'homme-balai, si je puis dire, d'un économat de la Société nationale des chemins de fer français, dont le travail n'a aucune mesure avec celui du cheminot normal, bénéficie du statut général du cheminot, ce qui alourdit considérablement la gestion financière de la Société nationale des chemins de fer français.

Septième erreur, technique aussi: vous savez bien que dans le monde, par exemple en Allemagne, en Italie, pour ne pas parler des Etats-Unis, on a développé considérablement la technique du Diesel lourd pour gros moteurs destinés à des camions ou à des tracteurs gros porteurs munis de remorques. On les voit sur toutes les routes d'Allemagne et d'Italie.

La politique de la Société nationale des chemins de fer français, consistant à tout ramener au rail, a empêché de se créer en France une technique du Diesel lourd, ce qui nous handicape sur le plan du commerce international.

Pour résumer, la politique de la Société nationale des chemins de fer français a été, en quelque sorte: tout par nous et nous seuls, et pour le profit d'une catégorie privilégiée, le personnel de la Société nationale des chemins de fer français.

On sait comment commencent ces abus, mais non où ils finissent.

Si le Gouvernement laisse la Société nationale des chemins de fer français continuer dans cette voie, nous allons nous trouver devant une situation paradoxale que l'on pourrait décrire de la manière suivante: admettons, pour oublier la Société nationale des chemins de fer français, qu'on retourne aux diligences. Pour les défendre contre le progrès technique, on interdirait tout autre mode de transport, pour le plus grand profit des éleveurs de chevaux, des cochers, des maîtres de poste, des petits hôteliers, des petites auberges. Ce serait peut-être bien du point de vue électoral, car on se trouverait devant une masse de gens fort satisfaits, mais ce serait évidemment fâcheux pour l'économie nationale.

Restent les activités extérieures à la Société nationale des chemins de fer français, dues à des prises de participation dans toute une série de sociétés. Il existe, sur ce point, des documents, notamment dans les rapports Huysmans, Montremy, Fayet et Lemoine. Certaines de ces participations sont bénéficiaires, d'autres ne le sont pas. Je pense qu'il faut émonder ces participations; c'est tout ce que j'en ai à dire, comme l'ont suggéré les rapporteurs.

Mais la Société nationale des chemins de fer français répond-elle à ces arguments de façon satisfaisante ? Certainement pas. Si l'on examine le document: « Où en est le chemin de fer ? », que vous avez tous dû recevoir, on y trouve un certain nombre de réponses fort adroites, mais aussi fort humoristiques bien souvent.

On nous dit — je ne prends qu'une de ces réponses à titre d'exemple —, il est normal que la Société nationale des chemins de fer français coûte cher, car la route coûte encore plus cher. On oublie de dire que si la route coûte un prix relativement élevé, ses charges ne sont pas payées avec l'argent des contribuables, au titre de l'impôt; ce sont les transporteurs ou ceux qui circulent en automobiles, c'est-à-dire les utilisateurs, qui payent eux-mêmes directement, soit par les taxes à la production, soit par les taxes sur l'essence, des sommes très importantes qui permettent de financer les charges de la route. Par conséquent, venir comparer, au point de vue charges pour la collectivité, le budget de la Société nationale des chemins de fer français et le coût des transports par route ne me paraît pas raisonnable.

Il en est ainsi tout au long de ce document, que je ne veux pas discuter en détail. Si nous avions eu le temps matériel de faire un rapport écrit, la commission de la production industrielle se serait fait un plaisir, non pas d'ironiser, mais de faire certaines observations à son sujet. Le temps a été trop court.

Je le regrette, nous n'y pouvons rien.

Quels sont les résultats, non budgétaires, mais sociaux et économiques, de cette politique de grandeur ? D'abord une pléthore de personnel mal employé qu'il faudra bien, étant donné l'évolution de la technique des chemins de fer dans le monde, reconvertir vers d'autres activités. Si on conserve, au sein de la Société nationale des chemins de fer français, toute une série d'activités « extrarail », je vous demande comment on fera d'ici quelques années, politiquement, pour faire l'opération. Car nous ne pensons pas que les bénéficiaires puissent être automatiquement mis à la retraite et pris en charge par la collectivité.

Ensuite, pas de marché intérieur sérieux de locomotives Diesel ou Diesel électriques, ce qui peut nous gêner sur les marchés d'exportation, pas de wagons, ce qui gêne les constructeurs de wagons, qui sont sans programmes, alors que des pays comme l'Amérique du Sud demandent qu'on leur livre des wagons. Mais les nôtres sont trop chers, car malheureusement nous n'avons pas de marché intérieur.

Nous avons financé ou nous finançons à un prix très élevé, qui atteindra peut-être 50 milliards, le Paris-Lyon électrifié. Je pense que si nous avions une industrie du Diesel électrique ou de locomotives Diesel, on aurait probablement évité cette charge, d'autant que nous commençons à entrevoir l'espoir, qui n'est peut-être pas lointain, d'une production pétrolière dans les différents territoires d'outre-mer, et peut-être même dans le Sud de la France.

Dernier point: les ateliers de réparations. Je vous citerai à titre d'exemple les Aciéries du Nord, de Marseille, qui sont pratiquement fermées, et n'ont presque plus rien à faire. Aux ateliers de Tarbes repris par Commentry-Fourchambault, chargés de la réparation des wagons, absolument rien à faire. La Société nationale des chemins de fer français ne leur passe pratiquement plus de commandes, ce qui va aboutir à la mise en chômage d'un personnel nombreux. Cela ne me paraît pas très sain.

Un fait est certain et j'insiste sur ce point: l'argent des contribuables et des industriels, va, sous le vocable de la reconstruction, subventionner les ouvriers des ateliers de la Société nationale des chemins de fer français et mettre en chômage ceux de l'industrie privée.

Il est temps de reviser une telle politique.

Quels sont les remèdes ? Il y en a un qui consiste à dire: on va couper telle ou telle tranche de crédits. Sur ce point la commission de la production industrielle est incapable d'avoir une opinion, étant donné le court laps de temps qui lui a été imparti. En tout cas, je tiens à dire que ce système, préconisé par M. Pellenc, présenterait des inconvénients, car diverses entreprises qui travaillent pour la Société nationale des chemins de fer français se trouveraient dans une situation fort délicate. Nous sommes au mois de mai et les travaux sont probablement commencés. Aussi je ne crois pas, mon cher collègue, que ce soit la solution ni la meilleure ni la plus efficace à terme.

Mais il y en a une autre, et je rejoins ici ce que disait M. Laffargue, fondée sur une observation de fond. N'est-ce pas le statut même de la S. N. C. F. qui est en cause ? N'est-ce pas la convention de 1937 qui est responsable ? Lorsqu'en 1937, on a regroupé, au sein de la S. N. C. F., les diverses compagnies, Nord, Midi, P. L. M., etc., n'a-t-on pas commis une erreur en apportant à une seule et même société tous les éléments d'activité de ces entreprises et tous les droits de chacune d'elles ? Il fallait, en réalité, à notre sens, ou nationaliser le transport par fer ou l'accorder à une société d'économie mixte, sans pour autant transférer à cette nouvelle entreprise les droits qu'avaient les sociétés antérieures qui, elles, parce qu'elles étaient entièrement entre des mains privées, pouvaient avoir des activités connexes. Du même coup sera réglée la question du statut du cheminot accordé, en fait, à des non-cheminots.

On reproche aujourd'hui, en particulier à certaines grandes entreprises privées, de faire de la concentration verticale. Est-il logique qu'avec l'argent des contribuables, une société comme la S. N. C. F. fasse de la concentration verticale au détriment de ceux qui la financent ? Si l'on veut vraiment que la Société nationale des chemins de fer français — et ce que je dis là est aussi vrai pour les Charbonnages de France que pour Gaz de France ou Electricité de France — soit une entreprise qui fonctionne bien, il faut que l'objet social en soit parfaitement limité et que toute activité, en dehors de cet objet social, lui soit légalement interdite.

Si je prends le cas de la S. N. C. F., cela veut dire en clair qu'il faut interdire à la S. N. C. F., par la voie légale et en modifiant la convention de 1937, tout ce qui n'est pas transport par fer, ce qui revient à dire liquidation des ateliers et de tous ses éléments d'actif autres que le transport par fer et le matériel nécessaire à ce dernier, sauf volonté formelle du Parlement sur un point ou un autre Cela signifie que les ateliers d'Oullins, Nevers, Sotteville, ou autres, constitués avec l'argent des contribuables, doivent être rétrocédés, soit aux anciennes sociétés qui les avaient, soit à des sociétés nouvelles que l'on peut monter éventuellement, même avec le concours de la S. N. C. F., sous forme d'apports, mais il faut que ce soient des entités juridiques complètement différentes et dans lesquelles les participations éventuelles de la S. N. C. F. soient autorisées par la loi, de manière qu'il n'y ait pas ces débordements techniques constants.

Voilà les observations essentielles que nous avions à faire sur ce point. Je pense que la proposition que nous faisons est raisonnable; elle tend à ne rien déséquilibrer.

Si le Gouvernement accepte l'amendement que nous déposons sur ce point pour modifier le statut de la Société nationale des chemins de fer français, il aura votre concours et cela permettra de remédier le plus rapidement possible au désordre permanent de cette entreprise.

En ce qui concerne la marine marchande, nous n'avons qu'une simple observation à faire, également d'ordre technique. En 1945 — c'était encore à Washington — M. William Clayton, secrétaire d'Etat aux affaires étrangères, chargé du prêt-bail, fit venir les représentants de la France à Washington pour leur dire: vos lignes de navigation sont mortes, vous manquez de bateaux; il faut les reconstruire le plus vite possible et le meilleur marché possible; nous allons vous offrir des chantiers navals de surplus. Il y en avait deux sur la côte Atlantique et un sur la côte Pacifique. Je ne discute pas la qualité de ces chantiers navals, je ne la connais pas. Ce que je sais, c'est que l'un d'entre eux appartenait à la Bethleem Steel, dont personne ne peut discuter la puissance technique. Le gouvernement de l'époque a considéré que c'était sans intérêt et qu'il valait mieux commander des navires directement à l'étranger plutôt que de remonter nos chantiers navals. Si le Gouvernement continue à avoir une politique aussi incohérente en matière de constructions industrielles, M. Pellenc peut à juste titre s'étonner que nos chantiers navals ne puissent pas faire concurrence aux chantiers navals étrangers en ce qui concerne les prix et que les lignes de transport françaises préfèrent sou-

vent commander à l'étranger plutôt qu'en France, alors qu'avec ces chantiers modernes qui nous avaient été offerts et qui avaient construit des navires en série, on aurait eu des prix plus favorables.

La commission de la production industrielle fait une autre observation à ce sujet. Elle s'étonne que, dans le rapport ou dans les projets du Gouvernement, il n'ait pas été fait allusion à la coordination nécessaire des transports par mer en Europe.

Etant donné l'extension considérable du fret ou des navires dans des pays comme la Hollande, le Danemark ou la Norvège et la nécessité de mettre un jour ces navires en pool pour éviter le désordre dans les prix des frets, il serait bon que la France s'intégrât dans une organisation européenne. J'espère que le Gouvernement aura sur ce point une opinion.

En ce qui concerne l'amendement dont je vous ai parlé tout à l'heure, j'en exposerai le principe dans le détail au moment de l'article 1er.

Pour conclure, la commission de la production industrielle considère que le problème posé aujourd'hui n'est qu'un des aspects du mal général des entreprises nationales. Comme l'a dit M. Laffargue tout à l'heure, si nous ne diminuons pas le champ d'action de ces différentes entreprises de manière à les enfermer dans une activité très nette, si nous ne ramenons pas ces entreprises à l'échelle humaine, car elles sont en train de la dépasser, nous verrons se substituer aux trusts privés auxquels le Gouvernement, une fois encore, fait certains reproches, des trusts d'Etat où l'on aura remplacé les représentants d'actionnaires qui n'avaient pas grand'chose à dire par les représentants des syndicats qui, eux, auront beaucoup de choses à dire. On aura remplacé des féodalités qui se battaient entre elles par une féodalité unique beaucoup plus puissante contre laquelle l'Etat ne fera rien. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche, au centre et à droite.*)

Cette question de principe étant posée, la commission de la production industrielle après s'être excusée par ma voix de sa longue intervention, vous demande de voter son amendement sur la réorganisation du statut de la Société nationale des chemins de fer français. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Walker.

M. Maurice Walker. Mes chers collègues, j'interviens en mon nom personnel et au nom de mes amis pour vous faire les quelques remarques que nous croyons devoir apporter dans la discussion d'aujourd'hui.

Nous avons sous les yeux le tableau A, qui nous donne la répartition globale des sommes prévues pour le payement en 1950 des indemnités et des travaux afférents à la réparation des dommages causés par la guerre. Sur un total de 328.990 millions de francs, nous constatons que 195.500 millions, soit 60 p. 100 du total, vont aux indemnités et avances payées aux sinistrés — j'allais dire aux particuliers — et que le reste, soit 133.499 millions, et 40 p. 100 du total, est affecté à des dépenses faites par l'Etat et à la reconstitution de notre système ferroviaire.

D'autres que moi parmi mes amis vous feront part de leurs remarques ou suggestions concernant les différents postes de ce crédit. Pour ma part, je ne voudrais vous entretenir que de celui qui concerne les 29.999 millions qui figurent sous la rubrique « Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français ». 29.999 millions, soit 9 p. 100 du total, voilà ce qui fera l'objet de mes remarques et me conduira peut-être à soulever tout le problème du plan, car on ne peut examiner les crédits alloués à la reconstitution de la Société nationale des chemins de fer français sans examiner en même temps son plan de développement et ainsi poser le problème des investissements nationaux.

Depuis la Libération, cela a été dit tout à l'heure, plus de 900 milliards ont été consacrés à la reconstitution du système ferroviaire, alors que, pendant ce même temps, 1.037 milliards — somme à peine supérieure — étaient consacrés aux travaux préliminaires, à la reconstruction et à la réparation des dommages de guerre privés. C'est donc souligner l'importance du sacrifice que la nation a consenti pour refaire son appareil ferroviaire, et je vous laisse deviner au prix de quelles souffrances humaines ceci a pu être obtenu.

Le principal preneur des 900 milliards a été la Société nationale des chemins de fer français, dont personne n'avait oublié, au lendemain de la libération, le rôle qu'elle avait joué pendant l'occupation, nous sauvant alors d'une famine presque certaine.

Il nous faut donc savoir ce qui a été fait de cet argent. Voici les résultats obtenus. Il faut savoir que la longueur des lignes exploitées, qui était de 42.600 kilomètres en 1938, est passée à 41.300 kilomètres en 1949 et que la partie électrifiée est passée de 3.340 kilomètres en 1938 à 3.630 en 1949. Le trafic des voyageurs qui, en 1948, était de 540 millions de voyageurs effectuant 22.100 millions de kilomètres pour un parcours moyen de 40,8 kilomètres, a été porté, en 1949, à 597 millions de voyageurs parcourant 29.400 millions de kilomètres pour un parcours moyen de 49,2 kilomètres.

Le trafic marchandises accuse lui aussi une augmentation: 14.300.000 wagons chargés en 1938, 133 millions de tonnes expédiées, 26 milliards de tonnes kilométriques, avec une charge moyenne par wagon de 9 tonnes et un parcours moyen par tonne de 200 kilomètres. En 1949, 12.100.000 wagons chargés, 160 millions de tonnes expédiées, 41 milliards de tonnes kilométriques au lieu de 26, avec une charge moyenne de 12,5 tonnes pour un parcours moyen de 255 kilomètres.

Ces chiffres, je le crois, se passent de commentaires devant un auditoire aussi averti que le vôtre en matière économique. Cependant, on pourrait croire que ces résultats remarquables ont été dus pour une large part à un accroissement démesuré de la main-d'œuvre. Or, voici ce qu'il en est.

En 1939, la S. N. C. F. employait 514.800 agents, travaillant au cours de l'année 1951 heures et totalisant 1.004.374.800 heures de travail. En 1949, elle employait 469.100 agents travaillant 2.240 heures dans l'année ce qui fait pour l'année entière, 1.075.784.000 heures de travail. Ainsi donc, 45.700 agents en moins et chacun de ceux qui travaillent accomplissant 289 heures en plus par an.

Puisque la mode est de parler de productivité, je me permettrai de vous faire remarquer que la combinaison des indices de trafic et de ceux qui représentent la main-d'œuvre, fait ressortir que l'unité de trafic par heure de travail effectué est passée de 49,8 à 69,6, de 1938 à 1949, accusant donc une augmentation de 39,8 p. 100.

Disons ici tout simplement, pour ne pas soulever de polémiques, que c'est un résultat dont la nation peut être fière, car la S. N. C. F. est entreprise nationale. L'association des efforts d'un personnel d'élite et des sacrifices consentis par la nation, y compris les sinistrés, en sa faveur, lui ont permis de montrer un accroissement de productivité que je voudrais voir se généraliser à toutes les entreprises françaises, aussi bien celles du secteur public que celles du secteur privé.

Nous venons de voir que la participation de la nation à la reconstitution du réseau a été très importante et qu'elle n'a pas été vaine. Il nous faut savoir aussi comment cette participation est réglée. Cette participation est réglée par l'article 46 de la loi du 27 avril 1946, qui prévoit l'inscription des dépenses de reconstitution de la S. N. C. F. à un compte spécial contrôlé par l'Etat et l'attribution d'acomptes du Trésor à la S. N. C. F. pour les dépenses en cours.

Les modalités du calcul de ces acomptes les fixent à 80 p. 100 des dépenses effectives et elles sont limitées aux sommes indispensables pour le fonctionnement normal de la S. N. C. F.

Il faut aussi savoir que les projets de travaux ou de commandes de matériel neuf sont présentés, avant exécution, à l'approbation du ministre des travaux publics et que les travaux et commandes qui donnent lieu à des dépenses portées au compte de reconstitution figurent, sans exception, dans le budget de reconstitution qui est soumis chaque année, au début de l'exercice, à l'approbation du ministre des travaux publics et à celle du ministère des finances.

D'ailleurs on peut constater, en vérifiant les comptes, que les acomptes que la S. N. C. F. a reçu du Trésor, au titre de la loi du 27 avril 1946, sont loin de couvrir ses dépenses de reconstruction, puisqu'au 31 décembre 1948 ces dernières s'élevaient à 156 milliards et que les acomptes reçus s'élevaient à 100 milliards 600 millions. En décembre 1949, ces chiffres sont respectivement de 200 et 150 milliards. Ceci peut vous donner une idée de l'effort propre de trésorerie qu'a dû faire la S. N. C. F.

Il s'agit donc d'un compte spécial qui doit permettre tous les contrôles que ne cesse de réclamer le Parlement et d'un programme qui est soumis à l'approbation des ministres. Vous verrez, dans mes conclusions, mes chers collègues, que je ferai des réserves, quant à cette approbation, estimant — et j'ose espérer que vous partagerez mon sentiment à cet égard — que l'approbation des programmes qui engagent des fractions aussi importantes du revenu national doit être discutée par les assemblées parlementaires selon des méthodes très différentes de celles qui ont cours actuellement.

Si vous voulez me permettre de vous dire quelques mots du programme, je vais le faire. Ainsi donc les crédits dont nous délibérons aujourd'hui dépendent d'un programme de travaux dans lequel, il faut bien le dire, il n'est pas possible de discerner complètement ce qui découle de la nécessité de réparer les dommages causés par la guerre et ce qui découle d'un plan de travaux neufs.

Personne n'a jamais admis qu'après les destructions causées par la guerre, il s'agissait de reconstruire exactement ce qui était auparavant, mais bien de rebâtir en fonction des données actuelles. Ainsi, pas plus à la S. N. C. F. qu'ailleurs, il ne s'agit de reconstituer exactement ce qui a été détruit.

Mais ici plus qu'ailleurs nous pouvons craindre que les programmes de développement ne nous entraînent au delà de ce qu'une reconstruction normale des dommages de guerre eût réclamé.

Il nous faut donc examiner cette notion de programme. Il faut savoir que les crédits qui figurent au budget de la Société nationale des chemins de fer français pour 1950 se rapportent à quatre programmes, dont trois de grands travaux et un de travaux dits « ordinaires ». Les trois programmes de grands travaux datent du 29 juillet 1939, du 29 octobre 1940 et du 6 avril 1941 et de leur fusion, en 1946, en un programme décennal unique appelé le « plan vert ».

Avant de vous donner quelques indications sur ces programmes, je voudrais vous faire remarquer que le volume des crédits qui sont réclamés par la Société nationale des chemins de fer français résulte à la fois d'une situation de fait et d'une série d'hypothèses concernant la poursuite des objectifs prévus au départ, objectifs qu'il faut logiquement reviser selon l'évolution des circonstances; que l'inconvénient de la règle de l'unité budgétaire est ici plus sensible qu'ailleurs puisque toute variation dans le volume des crédits amène des perturbations dans l'exécution des commandes dont le prix de revient et l'efficacité sont forcément conditionnés par une certaine régularité d'exécution.

Quant au programme proprement dit, je voudrais vous signaler que le programme initial prévu par la Société nationale des chemins de fer français était de 84.730 millions, mais que ce chiffre, sur l'initiative du Gouvernement, a été ramené à 55 milliards, soit une réduction de 29.730 millions et, en pourcentage de 35 p. 100.

Le financement de ces 55 milliards doit se faire: pour 30 milliards au titre d'acomptes de la reconstitution et, pour les 25 milliards restant par un prêt sur le fonds de modernisation.

Comme, suivant les modalités prévues par la loi de 1946, les acomptes sont de 80 p. 100 des dépenses engagées, le crédit de 30 milliards dont il s'agit représente en réalité 37 milliards et demi de dépenses, frais généraux compris, dont 34 milliards de dépenses en principal.

C'est peut-être, mes chers collègues, entre les 34 milliards de dépenses principales que réclament les programmes et les 37 milliards qui seront engagés, que réside cette différence à laquelle M. Pellenc faisait allusion tout à l'heure; car, si mes renseignements sont exacts, il s'agit des frais généraux de toute la Société nationale des chemins de fer français qui se répartissent sur toutes ces dépenses et en particulier sur ce poste.

En ce qui concerne le détail des dépenses, là encore, la plus grosse partie concerne le matériel roulant de la Société nationale des chemins de fer français, dont il a été parlé tout à l'heure, soit 24.820 millions et les installations fixes, soit 8 milliards 670 millions plus 2.181 millions pour les travaux d'art.

Les crédits de programme demandés pour le matériel roulant, qui ont été critiqués à cette tribune, m'amènent à vous faire remarquer que l'effectif moyen des engins moteurs, qui était, en 1938, de 19.049 unités, n'était plus, en 1949, que de 14.607 unités; que pour le matériel voyageurs les chiffres sont respectivement de 31.882 unités et 19.019 et pour le matériel marchandises, de 508.000 et 440.000.

Ainsi, la diminution est de 23 p. 100 pour les engins moteurs, de 40 p. 100 pour le matériel voyageurs et de 13 p. 100 pour le matériel marchandises. De tout ceci, il résulte que ce matériel est soumis à un régime d'utilisation beaucoup plus fort qu'avant la guerre, ce qui se traduit: pour les engins moteurs par une augmentation de 106 p. 100 du nombre des unités kilométriques par unité; pour le matériel voyageurs par une augmentation de 123 p. 100 du nombre de voyageurs-kilomètres par voiture en service; pour le matériel marchandises par une augmentation de 87,9 p. 100 du nombre de tonnes kilometriques par wagon en service.

Ainsi ces chiffres vous expliquent que le programme de la Société nationale des chemins de fer français porte principalement sur des dépenses de matériel, de wagons, de locomotives et d'engins moteurs.

Douze milliards sont demandés pour l'électrification. De quoi s'agit-il ? Il s'agit de 7 milliards pour la ligne Paris-Dijon, de 4.700 millions pour la ligne Dijon-Lyon, de 510 millions pour la ligne Aix-les-Bains-La Roche, de 25.300.000 francs pour des lignes diverses et de 45 millions pour la reconstitution proprement dite.

Pour les ouvrages d'art et les constructions fixes, je voudrais faire remarquer que les programmes que j'ai pu examiner ne tendent qu'à amener ces divers travaux à une valeur de 60 p. 100 par rapport au volume d'avant guerre.

Pour cette année, on nous demande: pour les ouvrages d'art 2.181 millions, pour les installations fixes 9.675 millions. Le projet initial demandait près de 25 milliards pour le payement contractuel dû sur travaux en cours et fournitures sur les commandes de 1949 et pour mener à une phase utilisable les opérations en cours. Si ces assertions sont fondées et se vérifient, il faut admettre que la réduction du crédit initial à moins de 10 milliards peut avoir pour conséquence de rendre inutilisables des dépenses effectuées les années précédentes, ce qui serait vraiment une mauvaise opération.

Après ce trop long exposé, j'en arrive à une conclusion que je ne voudrais pas passionner.

Je ferai tout de même une toute petite réserve quant au rapport déposé au nom de la commission des finances par M. Pellenc. Je ne puis approuver les termes de « falsification des comptes » qui forme la tête d'un chapitre et je ne crois pas que, dans cette commission, on eût vraiment trouvé une majorité pour employer cette expression. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Personnellement, je crois que ces termes ont dépassé la pensée de M. Pellenc, car le mot « falsification » est vraiment un peu gros pour qualifier le différend qui oppose l'interprétation par M. Pellenc des comptes de la S. N. C. F. et celle qu'en présente cette société.

Cette réserve étant faite, je tiens à vous faire remarquer que toute diminution que nous votons sur les crédits qui nous sont demandés se traduira demain, en réalité, par une diminution d'un quart supplémentaire des travaux, à cause de la régie des 80 p. 100. Si vous supprimez 10 sur les crédits, le programme sera réduit de 12. Je vous ferai observer aussi que puisque l'on touche au programme, on met en cause, évidemment, le potentiel même de la Société nationale des chemins de fer français tel qu'il a été conçu.

Il est certain que les données initiales du plan vert peuvent paraître exagérées dans la perspective du ralentissement actuel des affaires; mais il y a une autre cause qui fait que ce programme peut sembler exagéré, c'est qu'il n'a pas été suffisamment tenu compte, à l'époque où on l'a établi, de l'évolution des moyens de transport. Il faut poser ce problème, il faut savoir que s'il y a un intérêt national à assurer à ce pays ses moyens de transport, il faut le faire en tenant compte de l'état de la technique; c'est celle-ci qui doit déterminer exactement le programme, et nous devons particulièrement compter, dans les données techniques, sur la route, qui a normalement le droit de jouer son rôle et qui le jouera quels que soient les empêchements que l'on puisse apporter à son développement.

Ce que nous devons viser, c'est l'équilibre financier des transports français dans leur totalité; rien ne sert de vouloir enrichir les uns en ruinant les autres, rien ne sert de chercher à étouffer les uns pour prolonger une partie des activités des autres qui sont, semble-t-il, en partie dépassées par la marche du progrès.

J'attire tout spécialement votre attention sur la conséquence inéluctable de toute réduction de crédits, car toute réduction de crédits aura une conséquence sur le volume de la main-d'œuvre employée aux commandes provoquées par ces crédits. Que ces commandes soient exécutées dans l'industrie privée ou dans les ateliers mêmes de la Société nationale des chemins de fer français, en définitive, toute réduction de commandes se traduit par une diminution des possibilités de travail. J'ai fait quelques calculs et je crois pouvoir dire, sans me tromper, que la réduction même qui découle des propositions qui nous sont faites amènerait une réduction d'effectifs de 4.000 ouvriers employés au matériel roulant, de 6.000 ouvriers employés à l'électrification et de 9.000 ouvriers pour ce qui concerne les travaux d'art, les installations et les logements. En tout, les réductions actuelles correspondent environ au travail de 20.000 ouvriers pendant une année entière.

Que notre désir légitime d'augmenter la part qui reviendrait aux sinistrés particuliers ne nous fasse pas créer une nouvelle catégorie de sinistrés: les chômeurs de l'industrie que la S. N. C. F. alimentait de ses commandes!

Permettez-moi aussi, à l'occasion de cet exposé, de vous faire une suggestion. Etant donné le besoin de crédits, ne pourrait-on pas envisager des emprunts locaux pour l'achat du matériel roulant, ne pourrait-on pas intéresser les prêteurs éventuels par une garantie d'intérêt exprimée en kilomètres-voyageurs, et, surtout, en leur montrant que le produit des emprunts sert à acheter un matériel roulant dont ils ont à se servir ? Il y a là peut-être un moyen de ne pas faire appel au budget général de la reconstruction et de financer une partie du programme par un emprunt raisonnable.

Je conclus en vous déclarant que si je souscris pleinement à la parole d'un philosophe qui disait: « La liberté est la grande source d'énergie, à condition toutefois que les volontés individuelles se règlent méthodiquement sur une fin commune », je me demande néanmoins si, dans la réalité politique, la nation a vraiment la possibilité de déterminer ces fins communes, garanties de la liberté.

Peut-on se former une idée claire du coût et du rendement de cette moitié des investissements français qui se font dans le

secteur nationalisé ? Quand et par quels moyens la nation fait-elle son choix ? Ne sommes-nous pas mis trop souvent devant le fait accompli: programmes engagés, objectifs mal définis, et n'avons-nous pas trop souvent l'impression qu'on ne nous demande notre avis qu'au moment même où nous ne pouvons plus le donner que dans un seul sens ? Voter des réductions indicatives de crédits devient, dès lors, la seule arme d'un Parlement qui veut exercer son pouvoir économique.

Peut-on dire, d'autre part, que le plan d'équipement, qui a fait merveille durant les cinq premières années de son application, puisqu'il a résolu le problème énergétique et ferroviaire, correspond actuellement aux légitimes désirs et besoins d'un peuple qui demande plus de logements, plus d'instruction et une meilleure vie pour ses vieillards ?

Je crois qu'il est temps d'associer les représentants de la nation d'une façon plus efficace à la fixation des objectifs économiques du pays. En effet, si j'ai, pour ma part, une profonde horreur de l'anarchie individualiste, je crains autant, sinon plus encore, de voir la nation engagée sur une voie que seuls des techniciens détermineraient.

Il faut associer intimement la nation à la fixation du plan d'équipement si on veut qu'il corresponde à notre destin national. C'est affaire du Parlement et de l'opinion publique! (*Applaudissements à gauche et sur divers autres bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Aubert.

M. Aubert. Mesdames, messieurs, mes chers collègues, je monte à cette tribune conscient de la gravité et du sérieux du débat et je crois pouvoir vous dire que si la force de la conviction, les documents que j'ai consultés et la totale objectivité à laquelle je vais m'efforcer de me conformer peuvent remplacer l'éloquence, peut-être aurai-je l'oreille de votre Assemblée.

Il est un premier problème qui se pose, et d'une manière très simple: c'est celui de savoir si l'on peut ou si l'on ne peut pas réduire de 6 milliards les crédits affectés à la Société nationale des chemins de fer français.

D'ailleurs, pour faire preuve de cette objectivtié dont je vous parlais il y a un instant, et pour vous laisser l'entière liberté de votre jugement, je conçois parfaitement qu'on puisse accorder un crédit sans, pour autant, approuver la dépense.

Je me suis efforcé de vérifier soigneusement, un à un, les postes de dépenses de la reconstruction. Je ne suis pas absolument certain que chacune des dépenses qui ont été prévues serait aujourd'hui engagée; mais ce dont je suis absolument sûr, c'est qu'il ne me paraît pas possible de supprimer 6 milliards sur ce poste, opération qui amènerait purement et simplement la Société nationale des chemins de fer français en état de cessation de payements et, à travers la Société nationale des chemins de fer français, les industries privées qui travaillent pour elle. (*Applaudissements à gauche.*)

Sur quoi, j'ai essayé, en toute honnêteté, de me rendre compte si la proposition de M. Pellenc ne pouvait pas se rapporter aux crédits d'investissement, c'est-à-dire à la masse globale des 55 milliards prévus pour la Société nationale des chemins de fer français. Je ne voudrais pas infliger à votre Assemblée la lecture détaillée de ces documents; je me tiens à sa disposition si l'un quelconque de ses membres veut me poser une question précise.

Je vous affirme que, là non plus, en regardant un à un les crédits affectés aux dépenses d'équipement, je ne vois pas comment, matériellement et arithmétiquement parlant, on peut trouver 6 milliards à supprimer aux sommes qui sont affectées à la Société nationale des chemins de fer français.

Je me permets, de surcroît, d'attirer l'attention de votre Assemblée sur ce qui s'est passé l'année dernière. A cette époque, dans des circonstances semblables, vous avez bloqué 5 milliards à la Société nationale des chemins de fer français, que vous avez dû lui rendre dans les semaines qui ont suivi, parce que chacun de vous a pu constater, dans son département, les effets catastrophiques de ce blocage, parce que vous avez entendu les dirigeants de nombreuses entreprises privées vous dire: « Nous sommes réduits à la faillite; nous sommes obligés de licencier un personnel que nous n'avons même pas payé ».

Je ne crois pas qu'une opération de ce genre soit heureuse; j'estime qu'il vaut mieux l'éviter pour cette année. D'ailleurs, il faut se rappeler ce que vient de vous dire M. Walker, à savoir que cette dépense de 55 milliards vient d'une proposition de 85 milliards qui, elle, était peut-être trop forte; mais il est certain que ce crédit n'est pas indéfiniment compressible.

Je peux quand même vous indiquer que les réductions apportées par la Société nationale des chemins de fer français, la résiliation de certains de ses marchés ont déjà entraîné la mise au chômage de plusieurs milliers d'ouvriers. Je consulte l'Assemblée sur l'opportunité d'augmenter la gravité de ce chômage.

Je voudrais maintenant me livrer à une critique systématique du rapport de M. Pellenc. Je crois pouvoir me permettre de dire que ceux de mes collègues qui appartiennent aux mêmes commissions que moi et qui me font l'honneur de m'accorder leur sympathie savent que je me cantonne beaucoup plus volontiers sur le plan technique que sur le plan politique. Mais M. Pellenc a fait un rapport dont il ne m'est pas possible, aujourd'hui, de ne pas faire le procès.

Procès d'abord — ce sera très bref — sur la technique même exposée par M. Pellenc, parce qu'enfin l'essentiel de son argumentation tendrait à priver la Société nationale des chemins de fer français du concours de l'Etat, pour la raison, dit-il, « que la Société nationale des chemins de fer français ne fait, dans son compte d'exploitation, que des amortissements insuffisants ».

C'est bien cela, je crois, la base même de son argumentation.

Il me permettra de lui dire que ce sont des questions absolument distinctes et que jamais une telle règle n'a été imposée aux sinistrés privés.

Je crois pouvoir lui dire en résumé: on peut affirmer devant le Parlement que les acomptes versés par le Trésor sont bien utilisés sous le contrôle de l'Etat, que, jusqu'à présent, le parc de la Société nationale des chemins de fer français est incontestablement inférieur à ce qu'il était en 1938 et que la reconstruction de la Société nationale des chemins de fer français n'est pas terminée. Mais mon intention — je vous assure qu'elle n'est pas de passionner le débat — est maintenant d'évoquer les conséquences morales, sur le Parlement et plus encore sur l'ensemble du pays, du rapport de M. Pellenc.

Je vous assure, je m'efforcerai, en toute honnêteté, d'élever le débat et non pas de le rabaisser à une polémique, que, pour ma part, je déplore.

Tout à l'heure, M. Brizard s'est élevé contre le tract qui nous a été distribué. J'en regrette personnellement l'inopportunité, mais on me permettra de dire qu'il est, du moins dans sa forme, convenable. M. Pellenc y est appelé « l'honorable sénateur ». (*Sourires.*)

Permettez-moi d'analyser maintenant le rapport de M. Pellenc qui a provoqué cette réaction dont, je le répète, je déplore l'inopportunité. Mais mon collègue, M. Pellenc, me permettra de lui dire que la forme de son rapport et plus encore celle d'un certain nombre de tracts qui nous ont été également distribués et qui paraissent sous son patronage, tout au moins avec une préface de lui, sont malheureusement d'un ton dont la violence s'oppose péniblement à ce que le rapport du président du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français a de mesuré et de correct. (*Applaudissements à gauche.*)

Voulez-vous me permettre de vous citer ce que disait un de ces représentants de la Société nationale des chemins de fer français si violemment attaqué et — je m'efforcerai de le prouver, — si injustement qualifié par notre collègue ?

Dans un rapport qui a dû vous être remis récemment, ce haut fonctionnaire écrivait:

« Le rail et la route n'ont pas à se battre entre eux. S'ils sont placés sur un pied d'égalité, soumis au même régime, offrant aux usagers les mêmes garanties, ils doivent collaborer loyalement au redressement économique de notre pays. Une lutte entre les deux grands moyens de transport ne saurait réjouir que les ennemis de la nation. »

Ne pensez-vous pas que la tenue de cette phrase, que le sens même de ces paroles ne se situent pas sur un plan qui, je regrette de le dire, est plus élevé que les attaques dont l'auteur a été victime ?

Voulez-vous encore cette réponse avant la lettre, que je me permets d'engager M. Pellenc à méditer, du directeur général de la Société nationale des chemins de fer français qui écrivait récemment:

« Reprocher aux cheminots comme on le fait trop souvent un déficit qui ne leur est pas imputable, c'est décourager leur effort, porter atteinte à leur confiance et aggraver les difficultés présentes. »

Voulez-vous, maintenant, mes chers collègues, que je vous donne quelques citations du rapport de M. Pellenc que peut-être vous n'avez pas tous eu le temps de lire et qui me permettront, hélas! de dire que quand on prétend avoir raison, la véhémence n'apporte rien, la violence ne grandit pas.

Ces citations seront brèves. Je lis à la page 13: « La falsification des comptes »; un peu plus loin « un véritable détournement de ces fonds ». Je vois à la page 27, « à peine de forfaiture » en indiquant, qu'au fond, les conditions de cette forfaiture par les ministres successifs ont bien été remplies

Puis-je encore, dans ce qui s'adresse directement au président du conseil d'administration de la S. N. C. F. dont tout à l'heure M. le président Brizard regrettait l'inopportune réaction, j'en

suis d'accord, mais réaction peut-être un peu compréhensible, extraire ce passage. Voici ce qui a été dit:

« Et l'on se demande comment le nouveau président du conseil d'administration de la société, mis à la tête de cet organisme pour assainir — du moins nous l'a-t-on déclaré — sa gestion financière, peut admetre des opérations aussi malsaines, alors que ses fonctions anciennes de directeur au ministère des finances eussent dû lui interdire, plus qu'à tout autre, de se prêter le moins du monde, vis-à-vis du Parlement, à ce que votre rapporteur est bien tenté d'appeler une supercherie. »

M. Brizard. Voulez-vous, mon cher collègue, me permettre une observation ?

M. Aubert. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Brizard, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Brizard. J'estime que la réponse de M. Tissier aux attaques de M. Pellenc serait tout à fait normale. Ce contre quoi je me suis élevé, c'est qu'il ait répondu par avance avant que ce rapport ne soit fourni ici à notre assemblée.

C'est contre cette incorrection que je me suis élevé et non pas contre autre chose. (*Applaudissements à droite.*)

M. Pierre Boudet. Il avait été distribué.

M. Aubert. Monsieur le président Brizard, vous avez raison, mais vous apportez de l'eau à mon moulin et voici pourquoi. Il vous est bien difficile de regretter la manière dont le président du conseil d'administration de la S. N. C. F. a répondu par avance au rapport de M. Pellenc, alors que M. Pellenc — et il me permettra de le lui dire — a usé de procédés absolument identiques. M. Pellenc, au lendemain, que dis-je au lendemain, à la sortie d'une réunion de la commission des finances, remettait à la presse — et j'en ai un exemplaire — un document ronéotypé dans lequel il donnait lui-même par avance à l'opinion publique les éléments essentiels du rapport que vous avez sous les yeux, et il les remettait avant que le Parlement en ait eu connaissance. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Brizard. C'est une chose que j'ignorais totalement. Nous, nous ne l'avons pas eu entre les mains.

M. Pellenc, *rapporteur.* Monsieur Aubert, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Aubert. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Pellenc, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Pellenc, *rapporteur.* Mon cher collègue, lorsqu'on veut faire des citations, il ne faut pas les séparer de leur contexte qui leur donne leur sens exact et leur pleine valeur. Je me permets donc de vous faire remarquer que la cueillette que vous avez effectuée tout à l'heure de quelques expressions dans le rapport que nos collègues liront — et qu'ils auraient lu sans doute, même si vous ne le leur aviez pas conseillé —, leur donnera la démonstration que la façon dont vous avez exposé les choses en dénature complètement le sens et la portée, ainsi que l'esprit dans lequel ce rapport a été rédigé et présenté.

Ensuite, sur le second point que vous venez d'évoquer, je vous ferai remarquer, mon cher collègue, que le papier ronéotypé dont vous nous avez parlé — je ne sais pas quel il est. Mais il est possible, en effet, que lorsque la presse est venue me demander des renseignements sur ma position et sur mes propositions, je les lui aie donnés; je n'ai nullement à m'en cacher. Cela n'a toutefois aucun rapport avec le document établi au nom de la commission des finances et distribué à nos collègues. Je ne pense donc pas que vous puissiez trouver dans le feuillet dont vous parlez une seule phrase qui puisse, de près ou de loin, rappeler l'une quelconque des phrases que vous avez relevées dans le rapport de la commission des finances précité. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. Aubert. Messieurs, je demanderai simplement à l'Assemblée d'être juge. Il est évident que je ne pouvais vous infliger la lecture du rapport de M. Pellenc. En citant certains chapitres et certains chiffres, je n'ai, par là, rien changé au contexte, mais il n'en est pas moins évident que les graves attaques portées contre d'éminents fonctionnaires ou de hauts personnages n'avaient véritablement rien de commun avec les faits.

M. Pellenc. Permettez-moi encore de vous interrompre!

Sans doute l'accusation la plus grave que j'aurais pu faire, d'après vos déclarations, lorsque vous relevez le mot « forfaiture », c'est de laisser supposer à nos collègues que j'avais pu accuser de très hauts fonctionnaires, aussi bien que des ministres, de s'en être rendu coupables. Or, précisément, et cela est une illustration de ce que je disais tout à l'heure, vous avez omis de signaler que ce mot « forfaiture » vous l'avez extrait, non d'une phrase de mon rapport, mais d'un article de loi que j'ai reproduit, pour montrer que les services publics étaient soumis à des règles financières plus strictes que les services nationalisés.

Ainsi, en sortant d'un article de loi reproduit dans le texte le mot « forfaiture » et en l'alliant à toutes sortes d'autres expressions isolées également du texte, ainsi qu'à la dernière phrase que vous avez lue pour l'intérêt de la cause, vous laissez supposer à nos collègues que, ayant porté une accusation grave contre un fonctionnaire de la S. N. C. F., j'ai provoqué de sa part des réactions légitimes.

J'ai tout simplement déploré qu'on ne s'inspirât pas de cet article de loi, qui règle les engagements de dépenses et que tout fonctionnaire est astreint de respecter, dans la gestion de la S. N. C. F. dont les collaborateurs sont également gestionnaires des deniers publics. Voilà la vérité! (*Applaudissements sur certains bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. Aubert. M. Pellenc me permettra de lui dire que, s'il me reproche maintenant d'être justement trop sévère à son égard, c'est que peut-être il a été trop sévère lui-même et injustement.

D'ailleurs, on a parlé aussi de la distribution de la réponse de M. Tissier. A certains d'entre nous il a été remis par le service de la distribution, service officiel du Conseil de la République, une brochure qui s'intitule « La réforme de la S. N. C. F. ».

M. Clavier. Je proteste, je ne l'ai pas reçue!

M. Bernard Chochoy. Tout le monde ne l'a pas reçue!

M. Aubert. C'est un des points que je n'ai pas réussi à élucider qui me paraît assez curieux. Le fait est, que, personnellement, je l'ai reçue chez moi, par pli express, mais que d'autres de mes collègues — c'est peut-être un traitement de faveur — l'ont reçue par les services de la distribution.

Je me permets de l'affirmer parce que c'est la vérité. Je profite de l'occasion pour renouveler, à cette Assemblée, que si, par hasard, il se glissait une inexactitude dans mon exposé, ce serait avec une entière bonne foi de ma part, je puis affirmer qu'il est rigoureusement exact que certains de nos collègues ont reçu du service de la distribution une brochure intitulée: « La réforme de la S. N. C. F. » et qui est préfacée par M. Pellenc.

Je veux m'en expliquer très rapidement. Je voudrais d'abord que vous connaissiez la première page où il est dit ceci:

« Avec les 100 milliards de déficit annuel de la S. N. C. F. la France pourrait — et je vous assure que la lecture de ce petit papier vaut son pesant d'or — construire 100.000 logements ouvriers ». C'est peut-être vrai. « Octroyer 2.500.000 litres de lait aux nourrissons ». C'est peut-être encore vrai. Mais la ligne d'après, « Construire 50 navires de guerre », cela ne vous rappelle-t-il pas, mes chers collègues, certaines affiches que tout bon Français réprouvait il n'y a pas très longtemps et qui indiquaient que voter pour un certain parti politique procurerait des avantages de cette nature. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Aubert. Je vous en prie, monsieur le président.

M. le président. Il a été dit que ces brochures avaient été remises par le service de la distribution. C'est une erreur; elles ont été apportées au service de la distribution, mais retirées aussitôt de ce service qui n'est pas là pour distribuer les brochures.

Les sénateurs peuvent mettre, au casier de la poste, au nom de leurs collègues, les enveloppes qu'ils veulent, contenant des brochures ou autres, mais le service en cause ne distribue que les documents imprimés ici. Je voulais rectifier ce passage de votre intervention.

M. Aubert. Je m'associe volontiers à cet hommage, au fond indirect, que vous adressez aux fonctionnaires du Conseil de la République. Je pense que le Conseil sera unanime à s'y associer également. Le fait n'en demeure pas moins. J'ajouterai simplement à ce que vous venez de dire que la bonne foi des fonctionnaires du service de la distribution a été surprise, mais je puis affirmer sur l'honneur, parce que je suis prêt à faire venir à cette tribune certains de mes collègues qui l'ont reçue personnellement du service de la distribution...

M. le président. Non! Ils l'ont reçue autrement, mais pas par le service de la distribution.

Au centre. Des noms!

M. le président. Je ne me mêle pas aux polémiques personnelles, mais j'ai la responsabilité des services du Conseil de la République.

Le service de la distribution distribue, encore une fois, les documents imprimés ici. Il est exact qu'on a apporté à ce service ces brochures. Elles ont été retirées ensuite du service de la distribution par les fonctionnaires dont c'était le rôle, et vous les avez reçues autrement que par le service de la distribution.

Je tiens encore à le préciser.

M. Georges Laffargue. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Laffargue.

M. Georges Laffargue. Monsieur le président, si vous le permettez, je voudrais vous donner une confirmation.

J'ai reçu ès qualités une brochure comme celle dont on parle, qui a été portée, et non point adressée par le service de la distribution, à la commission des affaires économiques.

M. Jean Bène. Je crois que l'Assemblée ne met en doute ni la parole du président ni la parole de notre collègue, M. Aubert.

M. le président. Moi non plus.

M. Jean Bène. Je pense que l'Assemblée aura retenu des explications de notre président que, si la présidence a fait son devoir en faisant retirer les volumes que l'on a fait porter à tort au service de la distribution, il reste une incorrection, celle d'avoir porté les volumes au service de la distribution et d'avoir essayé de les faire distribuer par un moyen qui était illégal. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Aubert. Mes chers collègues, je voudrais encore ajouter ceci, en étant d'ailleurs persuadé que M. Pellenc l'ignore.

Je dis qu'il l'ignore car, si j'attaque aujourd'hui assez violemment M. Pellenc parce que j'estime qu'en cette affaire il a eu tort, je sais tout de même lui rendre l'hommage qui revient à quelqu'un dont nous admirons tous les qualités et le travail. Mais — je suis relativement prudent car je ne suis pas en mesure d'en apporter la preuve et je conseille à M. Pellenc de le vérifier — on m'a dit — la source est des plus sérieuses, sans quoi je ne me permettrais pas de le rapporter ici — que, si la préface était bien de M. Pellenc, le reste du texte était l'œuvre d'un journaliste qui collaborait à *Temps nouveaux* sous l'occupation. (*Mouvements divers.*) Je connais l'attitude que M. Pellenc a eue sous l'occupation. Je suis persuadé qu'il aura à cœur de vérifier mon affirmation.

Je voudrais maintenant examiner les intentions de réforme proposées par M. Pellenc. S'agit-il de supprimer des emplois ? Mais c'est ce que l'on fait; il faut du temps pour cela et vous le savez fort bien. Si vous vous voulez mettre 50.000 cheminots à la porte, je me permets de dire ici que, s'il y a les droits de ceux qui prétendent à la reconstruction, droits parfaitement valables et honorables, il faut tenir compte aussi des ouvriers qui ont droit au travail.

Voulez-vous améliorer le rendement ? Vous me permettrez de faire état d'une conversation non officielle où vous affirmiez, à la fois avec votre fougue habituelle et l'appui des documents que vous avez généralement si nombreux, qu'après tout, à votre avis, il s'agissait moins de supprimer des lignes de la S. N. C. F. que d'améliorer le rendement, de renouveler et de rajeunir le matériel. Comment concilier ce sentiment, que je ne serais pas loin de partager, avec celui qui consiste à réduire et, même, passez-moi l'expression, à saccager les crédits de la S. N. C. F. ?

Voulez-vous toucher à la sécurité ? Je ne le pense pas.

Voulez-vous équilibrer le compte d'exploitation de la S. N. C. F. ? mais c'est le désir unanime de cette assemblée! Seulement il s'agit de savoir comment on le fera et quelles en seront les répercussions économiques et sociales. Vous savez bien que c'est un problème autrement compliqué que celui de supprimer purement et simplement 6 milliards au budget de la S. N. C. F.

Pour apporter un peu de détente, M. Pellenc me permettra de dire ceci: c'est que j'ai lu une proposition de loi qui émane de lui et — il est possible que je l'aie mal comprise — il me semble qu'il nous propose une sorte de véritable nationalisation de la S. N. C. F. Si c'est cela, je dois dire que nous autres, socialistes, nous suivons, je vous assure, avec une très bienveillante attention, les premiers pas de M. Pellenc vers le socialisme. (*Sourires.*) Il reste à savoir ce qu'en pensera votre assemblée.

Au fond, à côté des critiques purement comptables, purement formelles, de M. Pellenc, que reste-t-il ? La S. N. C. F., à mon humble avis, n'est pas responsable de son déficit. Vous me permettrez encore une citation — j'aurai bientôt fini — qui est de M. le directeur général de la S. N. C. F., choisie dans une brochure, d'ailleurs fort bien faite, et qui m'a appris beaucoup de choses que je me suis donné la peine de vérifier.

M. le directeur général de la S. N. C. F. disait ceci: « Soumis à des obligations restrictives, par leur qualité de services publics, réglementés dans leur tarifs » — et par nous, messieurs — « dans leurs itinéraires et leurs horaires, particulièrement sensibles aux variations de la conjoncture auxquelles ils s'adaptent peu aisément en raison de leur structure, les chemins de fer, qui n'ont ni le choix de leur clientèle, ni celui de leurs transports, supportent des servitudes ignorées des entreprises dont l'activité est vouée à des buts purement lucratifs ».

Ne pensez-vous pas que nous touchons au fond du débat, au fond du problème, et que c'est cela le débat sérieux, et non cette décision hâtive, que vous ne voudrez pas prendre, de supprimer 6 milliards brutalement à la S. N. C. F. ?

Sommes-nous d'ailleurs les seuls au monde à connaître ces difficultés ? Je ne le pense pas. J'ai eu l'occasion de rencontrer hier un représentant d'un pays ami, la Suisse, et il me disait qu'ils n'avaient trouvé chez eux qu'une solution provisoire à ce problème, solution qui va bien vous étonner, s'agissant d'une personnalité libérale. Pour l'instant, me disait-il, la seule solution que nous ayons trouvée est d'interdire purement et simplement aux camionneurs de gros tonnage de prendre la route.

N'est-il pas étonnant que cette personnalité libérale ait été obligée de convenir que cette solution autoritaire était la seule qui leur eût paru possible ?

Je crois que cela nous permet de toucher à la véritable difficulté du problème. Nous ne réglerons pas ce problème par des votes purement politiques ou sur des incidents de séance. Il s'agit d'un problème grave, auquel nous devons réfléchir sérieusement et que nous devons régler au plus tôt.

Le problème est faussé parce qu'on oublie de dire que la Société nationale des chemins de fer français supporte 30 milliards d'impôts, qu'elle a 8 milliards de déficit sur la banlieue et que, si vous comblez ce déficit, il réapparaîtra ailleurs, qu'elle a 30 milliards de déficit sur les transports pondéreux où les camionneurs ne veulent la concurrencer.

Je ne vois pas dans la salle un de nos collègues, qui représente un charmant département où se trouve une charmante petite ville au sujet de laquelle on m'a cité un exemple qui prouve combien le problème est faussé et combien nous avons raison de ne pas admettre qu'il soit ainsi posé. Dans cette petite ville, un contrôleur des contributions a estimé qu'un certain nombre de commerçants fusaient des déclarations qui, véritablement, étaient très inférieures à la vérité. Il a pensé qu'en allant à la gare il pourrait vérifier les arrivages et les expéditions de ces commerçants, qui lui paraissaient ne pas faire de déclarations fiscales régulières. Après quoi, il est allé trouver les commerçants et leur a fait les observations que comportait la situation. Là-dessus le trafic de la S. N. C. F. a baissé brutalement. La S. N. C. F. envoya des enquêteurs auprès des commerçants et ceux-ci ont répondu: « N'insistez pas; même pour rien, nous ne vous donnerons pas notre trafic, nous n'avons pas envie d'être contrôlés ». (*Sourires.*)

Ne croyez pas que je sois un ennemi de l'automobile. C'est un milieu dans lequel je suis né. Je pense qu'en aucun cas il ne faut freiner cet admirable instrument, mais je pense qu'il n'est pas possible de laisser subsister des conditions de concurrence aussi inégales qui feront craindre par les clients de la S. N. C. F. d'être contrôlés et espérer pour les usagers d'autres moyens de transport d'échapper à la fiscalité.

M. Clavier. N'oubliez pas que nous avons voté une loi sur les lettres de voiture.

M. Aubert. Oui, comme en Amérique.

Et peut-être me permettra-t-on de donner cette conclusion que j'indiquais l'autre jour à la commission des moyens de communication qui a bien voulu me charger du rapport sur la coordination. Je ne traduis pas ici l'opinion de la commission des moyens de communication, mais ce sont mes opinions personnelles et celles de mes amis. Je disais et ceci s'adresse à M. Pellenc, car ce que je lui reproche c'est d'entretenir une sorte de campagne d'alarmisme, peut-être avec des buts parfaitement honorables, mais il ne l'entretient pas moins: Si l'usager mal conseillé et conduit à manifester des exigences parfois excessives, plutôt que de chercher les moyens d'améliorer le coût des moyens de transports en demande sans cesse de nouveaux, sans réclamer la disparition de ceux qui lui sont moins nécessaires, puissions-nous nous convaincre que l'excessive prolifération et la concurrence désordonnée des transports ne contribue pas à accroître la richesse de la nation et qu'au delà de l'intérêt apparent de l'usager il y a celui plus respectable encore du contribuable.

Mais M. le président s'impatienterait et je ne veux pas prolonger le débat.

M. le président. Je ne dis rien!

M. Aubert. Je le sens!

M. le président. Je suis le seul silencieux de la séance! (*Sourires.*)

M. Aubert. Je ne pense pas que M. Pellenc pourrait aussi accuser tous les hauts fonctionnaires de la Société nationale des chemins de fer français d'avoir truqué leurs statistiques, de les avoir déformées, de les avoir énoncées contraires à la vérité, et je vous assure qu'il suffit d'en voir quelques-unes pour sentir que, malgré les erreurs qu'a peut-être pu commettre cette société, que je ne me pas et que, pour ma part, avec mes amis, je contribuerai volontiers à redresser, il n'est pas possible de ne pas ressentir quand même une certaine fierté de ce qui a été fait.

Après tout, nos chemins de fer, sur le plan technique — et c'est le seul aspect du problème sur lequel les dirigeants de la Société nationale des chemins de fer français ont une action puisque le domaine commercial leur échappe — sur le plan technique, nos chemins de fer sont hautement remarquables. Les reconstructions et renouvellements de matériels qui ont été faits comportent peut-être certaines erreurs, mais, dans l'ensemble, je suis persuadé qu'aucun Français n'a à en rougir; au contraire je pense qu'il y a lieu d'en être fier (*Applaudissements sur divers bancs à gauche et au centre*) et qu'il serait infiniment regrettable que nous ayons un moment suivi une politique de « petits hommes », consistant à voir sordide, sans grandeur, sans cette audace raisonnée qui faisait autrefois le prestige des fils de France et dont un bel exemple est l'œuvre entreprise par la Société nationale des chemins de fer français.

Voyez-vous — et cela va me permettre de donner une conclusion — il en est peut-être qui s'étonneront de voir un socialiste, je ne dirai pas venir au secours du Gouvernement, car il n'en a pas besoin, mais appuyer la thèse d'un gouvernement auquel ses amis ne participent pas. (*Rires et exclamations.*)

Au centre. Jusqu'à quand ?

M. Aubert. Vous me permettrez de saisir l'occasion pour vous dire qu'à notre sens il n'y a que deux solutions, que deux attitudes possibles. Ou bien, chaque fois qu'on en a l'occasion, glisser la peau de banane, essayer de faire trébucher le gouvernement, de lui faire commettre une erreur pour, ensuite, s'en prévaloir sur toutes les estrades publiques du pays, ou bien, plus honnêtement, d'une façon plus méritoire, apporter sa part de critiques quand il le faut et sa part d'appui quand c'est nécessaire pour l'intérêt supérieur de la nation. (*Applaudissements à gauche.*)

A mon sens, suivre monsieur Pellenc, ce serait d'abord une erreur, comme en témoigne la fausse manœuvre de l'année dernière. Ce serait une faute contre la santé morale du pays, par l'exagération ou la déformation des faits, et peut-être aussi par les graves conséquences qui s'ensuivraient pour les fournisseurs privés de la Société nationale des chemins de fer français.

Ce serait, on me permettra de le dire, une maladresse au moment où il faudrait aborder le problème du rail et de la route, où il faudrait traiter le grand problème de nos transports. Je supplie, ici, M. le ministre, de nous donner cette occasion le plus rapidement possible, mais il faudrait aborder ce problème dans une atmosphère détendue, entre gens raisonnables qui ne veulent pas voir l'aspect politique de la question mais simplement son aspect technique et les solutions qu'il comporte. (*Mouvements divers.*)

Je suis absolument persuadé, par la modeste expérience que j'ai des commissions où je travaille, que cela est possible; que, chaque fois que des hommes de bonne volonté se rencontrent, ils peuvent s'entendre.

Enfin, ce serait envers les cheminots qui, à tous les échelons, ne l'oubliez jamais, organisèrent une magnifique résistance à l'envahisseur, une mauvaise action. Le Parlement ne voudra pas la commettre. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Liotard. Permettez-moi de vous interrompre. C'est, je crois, la seule façon que j'aie d'intervenir.

Je regrette simplement qu'à ce procès, qui a été fait en partie ici sur la gestion de la Société nationale des chemins de fer français, vous ayez, mon cher collègue, mêlé les cheminots, qui n'ont rien à voir avec leurs patrons, dans la gestion de la société. Ils font leur travail. Il n'est pas d'usage qu'on rende les ouvriers responsables des fautes de leur patron.

M. Vanrullen. Ce n'est pas M. Aubert qui a fait cela!

M. Liotard. Ceci dit, je me permettrai de faire remarquer que nous sommes ici, actuellement, pour discuter sur les dommages de guerre et qu'il ne semble pas, mon cher collègue, que vous ayez traité la question de la Société nationale des chemins de fer français sous l'angle des dommages de guerre dont elle peut être bénéficiaire. On a dit beaucoup de choses sur la gestion de la Société nationale des chemins de fer français qui, à mon avis, n'ont rien à voir dans le débat actuel (*Applaudissements à droite et sur divers bancs au centre.*)

M. Aubert. Je me permettrai cette brève réponse. Ne voulant pas répéter ce qui avait été dit sur le plan technique, car il n'y a rien de plus insupportable, pour une assemblée, que les répétitions, surtout quand elles sont techniques, j'avais résumé le débat en disant: « La question est de savoir si l'on peut ou non supprimer les crédits » en laissant à chacun dans cette assemblée l'entière liberté d'apprécier si les crédits que l'on ne peut refuser correspondent ou non à une dépense, qu'on l'approuve ou qu'on la désapprouve.

M. Clavier. Sur ce terrain, vous n'avez rien démontré!

M. le président. Sept orateurs restent inscrits dans la discussion générale. D'autres le sont sur les articles. En plus nous aurons cinq amendements à examiner.

Il est vingt heures quinze: nous devons donc suspendre la séance; mais auparavant, je voudrais demander à la commission ce qu'elle propose pour la suite des débats.

M. Alex Roubert, *président de la commission des finances.* Je propose au Conseil de la République de suspendre sa séance pour la reprendre à vingt-deux heures.

J'espère que la discussion générale pourra se terminer assez rapidement et que le vote des articles, qui ne donnera pas lieu à de longs débats, pourra intervenir dans la soirée.

Cependant, si la discussion n'était pas suffisamment avancée à minuit, et étant donné que M. le ministre de la reconstruction et M. le secrétaire d'Etat aux finances ne pourraient pas assister à une séance qui aurait lieu demain, il serait nécessaire de renvoyer la suite du débat à mardi.

Si vous le voulez bien, nous attendrons minuit pour savoir si nous pouvons terminer cette nuit.

M. Bernard Chochoy, *président de la commission de la reconstruction.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de la reconstruction.

M. le président de la commission de la reconstruction. Ne serait-il pas possible à notre Assemblée de siéger cette nuit jusqu'à épuisement du débat ?

En effet, le rapporteur de la commission de la reconstruction auprès de la commission des finances ainsi que moi-même, son président, serons obligés d'assister mardi au conseil général du Pas-de-Calais, et il serait vraiment très désagréable pour nous, de voir ce débat se terminer sans notre présence.

M. le président. M. le président de la commission des finances propose de reprendre cette discussion à vingt-deux heures et d'essayer d'en terminer pour vingt-quatre heures. A ce moment, nous verrons où nous en sommes.

Mon sentiment personnel est que ce débat pourrait être terminé vers une heure du matin, avec un peu de bonne volonté... et on en mettra certainement.

Je propose donc au Conseil de reprendre le débat à vingt-deux heures. (*Assentiment.*)

Il en est ainsi décidé.

— 10 —

PROPOSITIONS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. La conférence des présidents propose au Conseil de la République de se réunir:

A. — Le mardi 9 mai:

I. — A 14 h. 45, dans ses bureaux, pour la nomination, à raison d'un membre par bureau, d'une commission de six membres, chargée d'examiner la demande en autorisation de poursuites contre un membre du Conseil de la République (n° 251, année 1950);

II. — A 15 heures, en séance publique, avec l'ordre du jour suivant:

1° Réponses des ministres aux questions orales:

N° 123, de M. Jacques de Maupeou à M. le ministre de l'éducation nationale;

N° 124, de M. Jacques Bordeneuve à M. le ministre des finances et des affaires économiques;

N° 125, de M. Pierre Loison à M. le président du conseil des ministres;

N° 126, de M. Léo Hamon à M. le ministre de la défense nationale;

N° 127, de M. Léo Hamon à M. le ministre de la défense nationale;

2° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant l'ordonnance n° 45-2399 du 18 octobre 1945 relative aux frais de mission et aux indemnités de fonctions des maires et adjoints, modifiée en dernier lieu par la loi n° 48-1526 du 29 septembre 1948;

3° Discussion des questions orales avec débat suivantes:

I. — M. Jean-Eric Bousch demande à M. le ministre de la défense nationale:

1° De préciser la politique militaire française dans le cadre des accords internationaux déjà conclus ou à intervenir prochainement;

2° De définir les principes de l'organisation de la défense nationale et du statut des forces armées;

II. — M. Vincent Rotinat demande à M. le ministre de la défense nationale comment il entend remplir — dans le cadre de son budget — toutes les obligations de la défense nationale et plus particulièrement:

La sécurité de la métropole et de l'Union française;

Le maintien de l'ordre dans ces territoires;

Les engagements internationaux.

J'indique que, pour ce débat, M. le ministre de la défense nationale a pris à la conférence des présidents, l'engagement formel de venir devant le Conseil de la République mardi prochain, avant que le débat sur le même sujet ne commence devant l'Assemblée nationale.

Je demande donc aux auteurs des questions orales d'être présents pour que ce débat puisse avoir lieu.

B. — Le jeudi 11 mai, à 15 heures 30, avec l'ordre du jour suivant:

1° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1950;

2° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'amodiation des lacs et passages d'eau;

3° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion de la proposition de résolution de MM. Yves Jaouen et Léo Hamon, tendant à inviter le Gouvernement à abroger la partie de circulaire ministérielle n° 189 AD 3 du 23 septembre 1942, relative à certains versements aux employés des collectivités locales mis à la retraite;

4° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion de la proposition de résolution de M. Lafleur et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles pour que les bénéfices qu'il a réalisés sur la vente des stocks de café détenus au 15 janvier 1950 soient mis à la disposition des territoires d'outre-mer producteurs de cette denrée.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les propositions de la conférence des présidents sont adoptées.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt heures vingt minutes, est reprise à vingt deux heures quinze, sous la présidence de Mme Devaud.)

PRESIDENCE DE Mme DEVAUD,
vice-président.

Mme le président. La séance est reprise.

— 11 —

DEVELOPPEMENT DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT POUR L'EXERCICE 1950 (REPARATIONS DES DOMMAGES DE GUERRE)

Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.

Mme le président. Nous poursuivons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des dépenses d'investissement pour l'exercice 1950 (réparation des dommages de guerre).

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Couinaud.

M. Couinaud. Mesdames, messieurs, je voudrais d'abord souligner que nous discutons le budget de la reconstruction au début du mois de mai. Je trouve que ces méthodes parlementaires sont parfaitement déplorables. Le budget devrait être voté en temps voulu et à un moment où l'on pourrait discuter des crédits qui ne sont pas déjà financés. En ce qui concerne la reconstruction, nous avons vu des crédits d'engagement qui n'ont pas été donnés parce que le budget n'était pas voté, et maintenant, nous avons à discuter de crédits qui sont déjà à moitié engagés. C'est une méthode parlementaire de travail parfaitement déplorable contre laquelle, je crois, nous devons tous nous élever.

Je souligne aussi qu'il s'agit en ce moment du budget de la reconstruction. Nous avons discuté tout à l'heure, et c'était fort intéressant, sur des questions touchant à la Société nationale des chemins de fer français. Evidemment, il s'agissait bien de reconstruction, mais ce dont je voudrais parler ce soir, ici, c'est uniquement le budget de la reconstruction. Je voudrais bien que l'on pensât dans cette discussion qu'il y a des gens qui sont particulièrement intéressés à la question: ce sont les sinistrés, dont on a fort peu parlé ce soir.

Mon exposé, très bref, va surtout porter sur des points de détail. Je dois reconnaître qu'il y a eu un très gros effort de fait, particulièrement l'année dernière, dans la reconstruction de nos villes sinistrées, mais cet effort n'est qu'un début, car il reste énormément de choses à faire. Surtout, il faut bien le savoir, lorsque la reconstruction sera complètement terminée, et nous en avons certainement encore pour de nombreuses années, le problème de la reconstruction restera entier, car, dans nos ville sinistrées particulièrement, lorsque toutes les maisons sinistrées seront reconstruites, il manquera, encore, un grand nombre de logements. Le problème qui se pose devant les municipalités des villes sinistrées est, avant tout, le problème du relogement.

Je parle particulièrement pour la Normandie que je représente; nous y voyons des maisons se construire et cela est très spectaculaire. On peut même dire que cela fait plaisir, car c'est la preuve que l'on veut vraiment reconstruire, mais il faut bien remarquer que ces maisons reconstruites n'abritent encore aucun sinistré. Autrement dit, la maison est commencée, mais on ne la termine jamais.

Il faudrait tout de même comprendre qu'il y a un problème de la reconstruction et qu'il ne s'agit pas seulemnet de commencer à construire des maisons, mais surtout de les achever. J'aimerais du reste savoir pourquoi on ne les termine jamais.

Je me suis penché sur ce problème et j'ai constaté que cela provenait de diverses causes. Tout d'abord se pose la question des entrepreneurs Lorsque les marchés sont passés, une multiplicité d'entrepreneurs y sont intéressés et l'on constate, ce qui est normal, que l'on commence par la maçonnerie et la toiture. Mais lorsqu'on arrive à ce qui s'appelle la finition, les entrepreneurs ne sont pas prêts et les délais prévus ne sont pas respectés.

J'aborde maintenant un des problèmes les plus importants de la reconstruction. Dans beaucoup de cas, le sinistré, qui ne connaît jamais sa créance, et qui n'a jamais pu savoir quel était le montant exact des dommages auxquels il avait droit, arrive à avoir sa maison partiellement reconstruite. Un beau jour on lui répond, ce qui n'est pas le plus souvent de sa faute, et nous allons voir pourquoi, qu'il n'y a plus de crédit parce qu'il a dépassé sa créance, dont il ignorait le montant. Nous nous trouvons alors devant le fait d'un sinistré qui pensait avoir une créance s'élevant à un certain nombre de millions et pouvoir reconstruire totalement son bien sinistré, se fiant à ce qui lui a été dit, d'abord, par l'évaluation de sa créance et, ensuite, il faut bien le reconnaître, par l'architecte qu'il avait chargé d'établir le plan de sa maison. A ce moment là l'immeuble est à peu près terminé, mais on n'a plus de quoi installer l'électricité, le chauffage ou faire les peintures. Alors, on s'adresse au sinistré et on lui dit: il faut que vous financiez cette partie des travaux. Mais très souvent le sinistré ne peut pas le faire.

Je m'adresse à M. le ministre de la reconstruction et je lui demande s'il ne serait pas possible d'arriver à établir véritablement la créance d'un sinistré, sans toujours revenir en arrière, sans toujours modifier la façon dont on établit la créance d'un sinistré. Vous savez, monsieur le ministre, que je suis venu vous trouver, il y a quelque temps, à propos d'une certaine circulaire 1500 qui a été appliquée, avec ou sans effet rétroactif, je n'en sais rien, mais en tous les cas qui a modifié la façon dont on établit la créance du sinistré. Je vous avoue que le sinistré moyen ne comprend rien à ces histoires d'indice pondéré. Il n'est pas mathématicien et il se dit: je voudrais bien savoir ce qui me reviendra. Il le demande à son architecte qui, le plus souvent, ne lui répond pas, car il ne sait quoi lui répondre. Finalement, il n'arrive pas à reconstruire sa maison. Ce que nous demandons, et ce que le sinistré demande, c'est de connaître le montant exact de sa créance pour savoir ce qu'il pourra faire. Connaissant exactement ce montant il pourra terminer sa maison.

Il y a encore autre chose. Nous voulons reloger les sinistrés. Or, il y a quantité de maisons qui exigent des réparations plus ou moins importantes, et les crédits affectés à ces dernières sont notoirement insuffisants. Dans nos villes sinistrées il y a ainsi nombre d'immeubles qui, à des frais peu élevés, permettraient de loger un nombre assez important de sinistrés. D'autre part, en attendant, ces maisons se détériorent et les réparations exigeront ultérieurement des dépenses plus importantes.

Je connais, à côté de chez moi, à Argentan, une maison qui était sérieusement sinistrée, mais tout de même réparable. Qu'a-t-on fait ? On a réparé le gros œuvre; on a remonté les murs, on a remis le toit et, depuis, on ne fait plus rien. Voilà une maison vide, alors que nous avons 300 ou 400 personnes qui demandent des logements. Il faudrait tout de même mettre un terme à une telle situation.

Il y a une catégorie de sinistrés qui est particulièrement intéressante, ce sont les petits sinistrés, qui se trouvent dans une situation très défavorisée, parce que l'on pense le plus souvent à construire des îlots. Construire des îlots, c'est très bien, mais celui qui n'est pas inclus dans un îlot n'arrive pas à faire reconstruire sa maison, d'abord parce qu'il n'est pas dans un îlot et ensuite parce qu'en général il ne trouve pas un architecte qui veuille s'occuper de lui, étant donné que c'est un petit sinistré et que par conséquent il n'est pas intéressant.

Il y aurait une solution possible, et je crois que M. le ministre s'en est occupé dernièrement, ce serait de grouper dans une même ville un lot de petits sinistrés pour en constituer un tout relativement important et leur permettre de reconstruire autant que les gros sinistrés.

Il y a encore une autre question, celle des ordres de priorité. Je ne dis pas que l'on ait donné des ordres de priorité à tort ou à raison, ce n'est pas là l'objet de ma discussion. Mais bien souvent des prioritaires, qui l'étaient déjà en 1947 et en 1948, n'ont pas encore pu reconstruire, alors que l'on a fait passer devant eux des prioritaires de 1949-1950. Il faudrait tout de même que ceux qui étaient les plus anciens prioritaires soient servis les premiers; il semble que ce serait logique.

Ensuite, je voudrais vous parler de ce qui, dans bien des cas, arrête la reconstruction, c'est-à-dire la complexité de toutes les démarches, de la « paperasserie » qui jalonnent la constitution des dossiers de sinistrés. En général, lorsqu'un sinistré n'est pas appuyé par quelqu'un, ou n'est pas un très gros sinistré, son dossier est toujours incomplet, si bien que l'intéressé n'arrive jamais à constituer un dossier qui lui permette de reconstruire.

Il y a aussi — je ne voudrais pas dire trop de mal d'eux — ces architectes qui s'appellent les urbanistes. Je ne nie pas qu'il y ait besoin d'urbanistes, qu'il y ait besoin d'aérer les maisons, d'ouvrir des rues. Nous sommes d'accord sur ce point, mais enfin, il y a trois ou quatre ans que les urbanistes se sont penchés sur leurs plans et ils en sont encore à les remanier, détruisant ce qui a déjà été fait.

Finalement, il y a des villes entières dans lesquelles on ne peut pas reconstruire définitivement parce qu'il n'y a pas un plan d'urbanisme. (*Applaudissements à droite et sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite.*)

Je connais même, dans le département de l'Orne, une petite cité qui ne peut pas se reconstruire parce qu'il n'y a pas de plan d'urbanisme; ce plan ne se fait pas parce qu'il y a une querelle entre deux départements; le département du Calvados — je m'excuse auprès de mes collègues du Calvados — voulant modifier la frontière, si je puis dire, de l'Orne.

M. Eugène Claudius-Petit, *ministre de la reconstruction et de l'urbanisme.* Pour une fois, ce n'est vraiment pas de la faute de l'urbanisme.

M. Couinaud. Monsieur le ministre, je prends acte de votre expression « pour une fois ».

M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme. Oui, pour une fois dans votre exposé.

M. de Montalembert. Monsieur Couinaud, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Couinaud. Je vous en prie.

Mme le président. La parole est à M. de Montalembert, avec l'autorisation de l'orateur.

M. de Montalembert. Mes chers collègues, puisque vous parlez de plans, il me sera permis de saisir cette occasion pour indiquer à M. le ministre qu'il y a vraiment des détails que l'on pourrait supprimer dans les dossiers de reconstruction.

Je reçois à l'instant une lettre dans laquelle une sinistrée d'une petite commune me dit que, depuis un an et demi, elle ne peut obtenir le permis de construire parce que, comme vous le savez, pour obtenir ce permis de construire il faut présenter un arrêté d'alignement. Or, il s'agit d'une ferme isolée, les routes étant situées à peu près à 1.500 mètres les unes des autres.

Alors, on s'adresse aux ingénieurs compétents. Comme il ne s'agit pas d'un chemin de grande communication, les ponts et chaussées disent: « Cela ne nous regarde pas. Vous aligner ? Sur quoi ? A droite ? A gauche alignement ? Au centre ? On n'en sait rien ».

Alors on cherche la route la plus proche, la route nationale qui se trouve à deux kilomètres. Si l'on veut faire autrement, on se trouve devant des chemins ruraux. Or, qui peut délivrer, dans une commune, un plan d'alignement pour un chemin rural quelconque ? Le maire ? Aucune qualité. On se demande s'il ne faut pas aller jusqu'au garde-champêtre, moyennant quoi le sinistré attend, le permis de construire ne pouvant pas être délivré, et c'est ainsi que l'on retarde encore la reconstruction. (*Applaudissements à droite et sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite.*)

M. Couinaud. Je vous remercie, monsieur de Montalembert de nous avoir apporté quelques précisions sur des choses qui, évidemment, « flanchent » dans la reconstruction.

M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme. Et qui n'ont rien à voir avec l'urbanisme.

M. de Montalembert. Je suis intervenu parce que l'on parlait d'un plan.

M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme. C'est d'ailleurs la seconde fois que l'on évoque une chose qui n'a rien à voir avec l'urbanisme.

M. Couinaud. Oui, la seconde fois.

Il y a encore, en dehors de la question de l'urbanisme, quelque chose qui ne marche pas.

Je reconnais qu'il y a des difficultés sans nombre, et notamment dans le domaine du remembrement. Le remembrement n'est pas terminé dans beaucoup de communes et de villes. Il y a un grand nombre de sinistrés qui ne savent où ils doivent aller et qui ne peuvent pas établir leur dossier. Ils ne peuvent pas également demander le financement et, finalement, ils ne sont pas reconstruits.

Autre question, la plus grave à mon avis: les évaluations des dommages sont trop lentes. Il est certain qu'à l'heure actuelle la masse énorme des sinistrés qui pourrait faire reconstruire, étant prioritaire, ne sera pas en mesure de le faire lorsque vous pourrez donner les crédits, monsieur le ministre, parce que leurs dommages ne sont pas évalués. Il faudrait hâter ces évaluations des dommages de guerre.

M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme. Si je n'épuisais pas mes crédits, votre remarque serait pertinente. Comme, hélas! je n'en ai pas assez, c'est que sans doute la reconstruction est arrêtée pour manque de crédits. Ma démonstration est simple.

M. Couinaud. Monsieur le ministre, ce que vous dites est exact, mais ce sont les gros sinistrés qui font évaluer les dommages tandis qu'un grand nombre de petits sinistrés n'y peuvent parvenir. Je prends pour exemple la ville d'Argentan. Je ne connais pas un seul petit sinistré qui ait pu encore reconstruire. Ils ont pourtant les mêmes droits que les gros sinistrés.

M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme. C'est bien la première fois que j'entends parler de « gros » et de « petits » dans ce domaine.

M. Couinaud. Monsieur le ministre, je vous citerai des cas nombreux de petits sinistrés.

M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme. Et nous rechercherons ensemble d'où vient le mal.

M. Couinaud. Je ne demande que cela, et j'en suis heureux, non pas pour moi, mais pour les sinistrés.

Il y a encore d'autres faits. Puisque nous parlions tout à l'heure de cette question d'évaluation des dommages, je vous citerai le cas des sinistrés qui ont accepté d'être reloges dans des maisons d'état. C'est très bien. On leur a donné une maison d'état évaluée à 1.500.000 francs par exemple, parce que leur créance était d'à peu près la même valeur. Puis, à la suite de la réévaluation du dommage, on leur a dit: cette maison vaut 2 millions. Que vont-ils faire ? Vont-ils pouvoir payer ces 500.000 francs supplémentaires ou vont-ils devoir quitter cette maison qu'ils habitent ?

M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme. Puisque vous posez des questions précises qui appellent dès maintenant une réponse, je vous dirai que je connais beaucoup de cas où la situation est inverse.

M. Couinaud. C'est exact!

M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme. Lorsqu'il y a un changement de coefficient qui entraîne une réévaluation de la valeur du dommage reconstruit, comme c'est le même coefficient qui s'applique à la créance du sinistré, cette créance est réévaluée d'autant. Si, en effet, cette créance correspond à la valeur de reconstruction dans une année donnée, il est évident que la relativité des choses ne change pas puisque ce coefficient s'applique à la fois à la créance et aux biens reconstruits.

M. Couinaud. Vous me demandez des exemples précis, monsieur le ministre, je ne peux pas vous donner des noms exacts ce soir. J'étais hier avec le maire de Domfront, dans l'Orne, qui me citait ces cas; je vais les lui demander, et je me permettrai de vous communiquer les noms de plusieurs sinistrés qui ont été relogés dans des maisons d'état et auxquels on demande un solde relativement important, plusieurs centaines de mille francs, je crois, qu'ils sont dans l'incapacité de verser.

M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme. Votre question n'est pas la même, docteur. Il s'agit de savoir si l'on aura évalué la créance avant, en disant qu'elle correspond à la valeur du logement ou si l'on vient dire au sinistré, une fois logé, que sa créance a une valeur inférieure à celle de son logement.

Si on lui dit que, sa créance étant établie, il se trouve qu'elle est légèrement inférieure à la valeur du logement, votre argument est vrai. Dans ce cas, il est bénéficiaire, le supplément ne lui étant compté qu'à la valeur vénale, c'est-à-dire la moitié du prix de construction. Il peut s'en libérer en un certain nombre d'annuités grâce à des crédits qui portent faible intérêt. Ainsi, il profite d'une extension de sa propriété, en bénéficiant de tous les avantages, et même plus, que lui offre la législation sur les habitations à loyer modéré.

M. Couinaud. Je prends acte de votre déclaration, monsieur le ministre, et je vous en remercie au nom des sinistrés de Domfront, qui ne connaissent pas cette modalité d'application de la législation...

M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme. Cela fait un an que je donne ces explications à la tribune.

Mme le président. Je vous en prie, monsieur Couinaud, il ne s'agit pas de Domfront, mais d'une question d'ordre général. Je vous rappelle que nous sommes dans la discussion générale.

M. Couinaud. Après avoir posé ces questions de détail, qui ont cependant leur intérêt, j'en arrive au problème le plus général et le plus important.

Ce qui manque à la reconstruction de la France, c'est un plan de financement. Ce que demandent les sinistrés, c'est qu'on établisse ce plan. Sans lui, il n'est pas possible de savoir à combien s'élèvent les dommages et il est impossible d'établir un programme financier qui permette d'échelonner la reconstruction sur un certain nombre d'années.

Ce qui manque, vous avez eu raison de le dire, monsieur le ministre, ce sont les crédits. Comme on l'a indiqué tout à l'heure avec précision et beaucoup de justesse, il est absolument anormal qu'on veuille financier la reconstruction par l'impôt. L'impôt ne peut pas financer la reconstruction. On ne peut pas demander un pareil effort à une génération qui vient de subir deux guerres. Vous ne pourrez financer la reconstruction, puis la construction elle-même, qui doit se développer parallèlement, que par l'emprunt. Or, il est certain, et tout le monde le sait, que l'Etat ne peut emprunter, ou du moins qu'il ne peut le faire que dans des conditions extrêmement difficiles.

Permettez-moi de vous faire deux suggestions à titre purement personnel. Il y aurait peut-être un moyen de trouver de l'argent pour financer la reconstruction et même la construction. Il y a aujourd'hui des contribuables qui payent des impôts extrêmement lourds. Je me demande si le Gouvernement ne pourrait pas leur dire: « Vous allez payer une partie de vos impôts en espèces et une autre partie en bons de la reconstruction ». Avec cette obligation bien entendu de « doubler la mise », pardonnez-moi cette expression, c'est-à-dire de l'augmenter du montant des impôts qu'ils auront payé au titre de la reconstruction, par contribution personnelle. Je suis persuadé que beaucoup de gens accepteraient ce mode de financement.

Mais il y a encore un autre moyen. Je souligne que je parle toujours en mon nom personnel. Il existe une masse considérable de capitaux actuellement à l'étranger et que leurs possesseurs ne veulent pas rapatrier, pour la raison notamment qu'ils se refusent à payer la taxe de légitimation, autrement dit la pénalité de 25 p. 100. Monsieur le ministre, si l'on disait à ces gens qui, pour des raisons que je n'ai pas à connaître...

M. Lionel de Tinguy du Pouët, *secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques.* Nous les connaissons ces raisons.

M. Couinaud. ...hésitent à rapatrier leurs capitaux, qu'ils n'auront aucune taxe à payer, mais qu'en échange ils auront à financer pour partie — le chiffre restant à fixer — la reconstruction par un emprunt, je suis persuadé qu'il rentrerait beaucoup d'argent en France et que vous pourriez ainsi financer sinon toute la reconstruction, du moins une grande partie.

M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. Le Gouvernement avait effectivement proposé une solution de cet ordre, mais le Parlement l'a repoussée au cours de la discussion de la loi des maxima.

M. Couinaud. C'est en tout cas une solution qui permettrait d'obtenir les fonds nécessaires. Je ne veux pas insister davantage, mais en terminant je ferai une réflexion d'ordre général.

Dans notre pays on a voulu faire une politique de natalité; on a eu raison. On a institué les allocations familiales, on a fait croître la natalité française dans des proportions considérables; si mes chiffres sont exacts, il y a actuellement 850.000 naissances par an, contre 400.000 ou 500.000 il y a dix ans. C'est très bien. On a donné des allocations pour ces enfants, mais après leur naissance, on a dit aux parents: « Débrouillez-vous ». Or il n'y a pas de logements pour les abriter, ni d'écoles pour les instruire; j'estime que ce n'est pas là une politique véritablement sociale. Si nous voulons faire quelque chose de valable, faisons naître des enfants, mais élevons-les complètement, envoyons-les dans des écoles et ne les laissons pas croupir dans des taudis. Ainsi nous ferons œuvre utile.

En conclusion je demande que l'on fasse une politique plus active de la reconstruction et en même temps de la construction. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite, ainsi qu'au centre et à droite.*)

Mme le président. La parole est à M. Driant.

M. Driant. Mes chers collègues, dans cette discussion générale sur le budget de la reconstruction, nous pensons que nous pourrons cette fois développer des remarques et travailler d'une façon plus normale qu'au moment du vote de la loi de finances.

En effet, lors du vote de cette loi, nous avons été pris par les délais qui nous ont contraints à organiser notre travail et à rejeter un grand nombre d'amendements sans les mettre en discussion.

Nous voulions, à l'époque, défendre un amendement capital, mais, comme bien d'autres, il fut sanctionné et, finalement, les articles concernant la reconstruction furent adoptés très rapidement et pratiquement sans débat. Aujourd'hui, nous nous trouvons devant un budget et nos possibilités de travail sont très restreintes, nous ne pouvons favoriser une catégorie de sinistrés qu'en privant une autre catégorie de ces malheureux.

Je voudrais, dans ce débat, insister surtout sur quelques points qui, d'ailleurs, ont déjà retenu l'attention de certains de nos collègues de l'Assemblée nationale.

D'abord, le respect du budget voté et l'engagement, de la part des représentants du Gouvernement, que ce budget sera respecté. En effet, nous avons eu, l'année dernière, la surprise désagréable, après avoir voté un budget de 270 milliards, de constater que les sommes réellement réparties n'ont pas dépassé 230 milliards environ.

Pourtant, à l'époque, nous avions, dans cette Assemblée, accepté, après de sérieuses discussions, le payement en titres. Vous nous disiez alors, monsieur le ministre: « C'est 210 milliards plus zéro ou 210 milliards plus 60 milliards de titres ». Devant cette situation, et pour permettre une dotation plus importante, nous avons accepté ces titres, formule 1949, en aménageant leur répartition.

Que sont devenus ces 60 milliards de titres ? Vous le savez comme moi, mes chers collègues; ils ont d'abord été réduits à 30 milliards, avec, en contrepartie, une promesse d'augmentation d'espèces, engagement du Gouvernement en mars 1949. Ensuite, du fait de l'acceptation par les sinistrés de ces titres 1949 et en prévision de la loi de finances de 1950, est sortie la fameuse circulaire du 29 novembre dernier.

Souvenez-vous, monsieur le ministre, qu'à une question précise posée par notre collègue, M. Dulin, président de la commission de l'agriculture, vous demandant si, effectivement, cette circulaire avait été envoyée dans les délégations, si réellement elle avait pour but d'arrêter complètement le payement en titres, surtout des éléments d'exploitation — article 9 *bis* — vous nous répondiez du haut de cette tribune que vous aviez cette circulaire en main, mais qu'elle n'était pas encore envoyée, puisqu'elle était datée du 29, le jour même de la discussion devant cette assemblée de la question orale avec débat de notre collègue M. Pouget.

Cette circulaire, monsieur le ministre, a fait beaucoup de mal à de nombreux sinistrés et, finalement, elle en a fait encore davantage au Gouvernement, en se retournant pratiquement contre lui. Que s'est-il passé ? Des sinistrés diligents, plus ou moins avertis de la situation qui allait se produire ont, dans le courant de novembre, demandé l'application de l'article 10 de la loi de finances de 1949. Finalement, vous êtes obligé de reconnaître vous-même que le montant des titres demandés à dépassé, et de loin, les prévisions. Bien plus, dans sa dernière partie, cette circulaire prévoyait qu'en aucun cas le montant des titres, formule 1949, qui seraient mis en 1950 à la disposition des délégations, ne pourrait être supérieur à celui de 1949, ce qui voulait dire que pour pouvoir, cette année, terminer le financement de ces créances, il fallait qu'elles soient honorées au moins à 50 p. 100 au 31 décembre dernier. Le résultat ? Financement par avances de ces créances, et ceci à concurrence de 60 p. 100 car le premier versement était de 25 p. 100 et le deuxième de 35 p. 100 pour des chantiers à peine commencés.

Je ne crois pas que c'était l'utilisation recherchée de ces titres. Pratiquement, ils rapportaient 4 p. 100 d'intérêt aux sinistrés, mais ils ont à peine permis, actuellement, l'ouverture des chantiers.

J'ai voulu faire cette démonstration, mesdames, messieurs, pour dire combien il est nécessaire de la part d'un Gouvernement de respecter les textes votés par le Parlement et aussi combien il serait souhaitable que les crédits soient utilisés d'une façon plus régulière.

M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Driant. Bien volontiers.

Mme le président. La parole est à M. le ministre avec la permission de l'orateur.

M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme. Je vous rappelle simplement que ce n'est pas la circulaire qui a ordonné de faire quelque chose. C'est la loi que vous avez votée qui m'a contraint de lancer une circulaire qui indiquait cette obligation. Je n'ai donc pas violé la loi; je n'ai pas été indifférent à son application. J'ai appliqué cette loi et je ne pouvais pas faire autrement puisque vous l'aviez votée.

M. Driant. Il semble, monsieur le ministre, que la loi des maxima de 1949 avait été votée par le Parlement et qu'elle devait courir jusqu'au 31 décembre de la même année, date à laquelle la loi de finances de 1950 devait entrer en application.

Ces titres que nous avions acceptés, nous avions pensé que les sinistrés pourraient en bénéficier jusqu'à la fin de l'année. La circulaire est alors arrivée dans les délégations; si comme je l'ai dit, elle a fait du mal et s'est retournée contre le Gouvernement, c'est parce qu'elle n'a pas profité aux sinistrés. Les titres auraient dû être donnés aux sinistrés méritants, alors que ce sont seulement les sinistrés diligents qui en ont bénéficié.

M. Jean-Marie Grenier, *rapporteur.* Je me permets de souligner que si les titres n'ont pas été distribués avec célérité et n'ont été attribués qu'en décembre 1949, c'est parce que le Gouvernement, par le truchement du ministère des finances, a estimé que ces titres, qui étaient escomptables et négociables, pesaient singulièrement sur le marché des capitaux.

J'attends d'ailleurs de la part de M. le secrétaire d'Etat aux finances un démenti sur ce point. C'est ainsi que le Gouvernement a supprimé, dans les premiers mois de 1950, les titres en question dont les sinistrés, il faut bien le dire, étaient particulièrement friands.

M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. Vous m'avez demandé un démenti, monsieur le sénateur; je ne veux pas vous faire languir, je vous le donne immédiatement.

Si cette distribution de titres s'est effectuée dans des conditions difficiles, c'est qu'au départ il s'était exercé une certaine publicité, pas toujours bien intentionnée peut-être, contre l'usage de ces titres.

Il me souvient de certains débats dont j'entends encore les échos, tendant à démontrer que ces titres ne valaient rien.

M. Bernard Chochoy. C'est très juste.

M. le secrétaire d'Etat. Il était inéluctable que cette propagande portât dans une certaine mesure.

Cependant, petit à petit, on rendit justice aux propositions gouvernementales, à tel point que dans le mois de décembre 1949 il y eut un afflux de demandes et qu'on distribua autant de titres que dans tous les mois précédents de l'année.

J'espère bien avoir dissipé tous les doutes qui pouvaient subsister dans votre esprit, monsieur le rapporteur, et que vous voudrez bien rectifier devant le pays, comme je l'ai fait sur votre demande devant le Conseil de la République, des erreurs qui proviennent de ces intentions plus ou moins bonnes, auxquelles j'ai fait allusion en mentionnant les débats qui avaient entouré la création des titres.

M. Jean-Marie Grenier, *rapporteur.* Monsieur le secrétaire d'Etat, je me permets simplement de souligner que si, vraiment, à l'origine, les titres n'étaient pas appréciés des sinistrés, il est cependant assez singulier — et vous venez d'en faire état — que les sinistrés, au bout d'un certain temps, quand on leur eut appris le mécanisme qui leur permettait d'escompter ces titres, aient estimé qu'ils étaient véritablement intéressants. C'est précisément à ce moment-là que le ministère des finances a trouvé qu'ils ne l'étaient plus pour les finances publiques. (*Mouvements divers.*)

Au moment précis où les sinistrés avaient entre leurs mains un titre négociable — disons-le — le ministère des finances estimait — je maintiens mon point de vue — que ce titre était négociable dans de telles conditions qu'il pesait d'une façon anormale sur le marché des capitaux. C'est la raison pour laquelle, en 1950, on l'a supprimé.

M. le secrétaire d'Etat. J'ai l'impression qu'il n'y a aucune contradiction avec ce que j'ai indiqué tout à l'heure.

A aucun moment de l'année 1949 le ministère des finances n'a freiné l'application de la loi. En 1950, il a proposé au Parlement, qui a bien voulu le suivre, un nouveau système plus avantageux pour les sinistrés — parce qu'il y avait payement intégral en espèces; les sinistrés risquaient de perdre jusqu'à 50 p. 100 de la valeur de leurs titres chaque fois qu'ils voulaient les négocier.

M. Jean-Marie Grenier, *rapporteur.* Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous en prie, ne parlez pas de 50 p. 100!

M. le secrétaire d'Etat. Il s'est établi une sorte de marché noir des titres qui, officiellement, n'étaient pas négociables; ils étaient simplement cessibles. Leur cession devait s'opérer selon les règles du code civil. En fait, des intermédiaires se sont présentés, qui ont organisé une manière de bourse — vous le savez certainement — où la cote a pu descendre parfois même jusqu'à 50 p. 100 de la valeur du titre. Cette négociation causait à la fois une perte importante pour les sinistrés et contribuait à alourdir le taux de l'argent. Il fallut donc adopter un système préférable.

M. Jean-Marie Grenier, *rapporteur.* Je me permets simplement de répondre sur le plan purement financier, monsieur le secrétaire d'Etat, il n'est pas possible, dans ce pays où l'on est encore sous le régime de la liberté, de dire ici que les titres des sinistrés ont été négociés à 50 p. 100!

M. le secrétaire d'Etat. Pas tous!

M. Jean-Marie Grenier, *rapporteur.* S'il existe une seule maison de coulisse qui ait négocié des titres de reconstruction à trois, six ou neuf ans à 50 p. 100, je vous demande de mettre sous les verrous les gens qui ont pratiqué ces opérations à ce cours-là. Sur la place de Paris — j'attends votre démenti sur ce terrain-là — tous les titres ont été négociés à un minimum de 80 p. 100, et jusqu'à 82,5 p. 100, suivant la jouissance.

Il n'est pas permis, quand on appartient au ministère des finances, de tenir dans cette enceinte de semblables propos!

M. le secrétaire d'Etat. Croyez bien, monsieur le rapporteur, que je n'ai nulle envie de porter atteinte au crédit public, loin de là. C'est précisément pour le défendre que j'ai condamné certaines pratiques qui, heureusement, n'étaient pas générales.

Il est bien exact, en effet, que, quand on vendait immédiatement les trois titres, et non pas seulement le titre long, on avait de meilleures conditions; à plus forte raison, quand on cédait seulement le titre court. Les différences ont pu atteindre 15 ou 20 p. 100. (*Mouvements divers.*)

M. Jean-Marie Grenier, *rapporteur.* Je vous demande pardon, monsieur le secrétaire d'Etat! Quand il s'agit de rentes, on ne parle pas à 20 p. 100 près.

M. le secrétaire d'Etat. Je vous demande un peu de calme, monsieur le rapporteur. Accordez-moi la même audience que celle que je vous donne.

Je répète que le sinistré qui négociait son titre perdait une fraction qui n'était pas inférieure à 20 p. 100 et qui, parfois, a pu atteindre 50 p. 100.

M. Jean-Marie Grenier, *rapporteur.* Non!

M. le secrétaire d'Etat. C'est le principe qui importe.

Il s'ensuivait pour le sinistré une perte considérable en même temps qu'une gêne pour le crédit public. Vous l'avez très bien souligné, je n'ai pas dit le contraire sur ce point.

Pour ce double motif, dans un débat que je croyais clos puisqu'il s'était produit une sorte d'accord dans les deux assemblées, on avait cherché un nouveau système.

M. Driant. Je m'excuse d'avoir soulevé ce débat, mais je voulais souligner tout l'intérêt qu'il y avait pour le Gouvernement à respecter pendant toute la durée d'une année les textes votés par le Parlement.

Je tiens à vous dire pour vous rassurer, monsieur le ministre, que sur 1.150 titres, éléments d'exploitation agricole, dans le département de la Moselle, plus de 900 sont déposés à la caisse régionale du crédit agricole, ce qui prouve que les agriculteurs les ont conservés et mis en dépôt à la banque. Il ne faut donc pas généraliser et dire qu'un marché noir s'est instauré avec ces titres 1949.

Je voudrais maintenant parler des dégâts mobiliers, question délicate. Douze milliards, 15 milliards, 18 milliards, nous savons, monsieur le ministre, que les 18 milliards ne résolvent pas le problème. Vous nous disiez vous-même que 670 milliards de dégâts mobiliers restaient à régler.

Nous sommes d'accord, le problème n'est pas résolu. Cependant, vous connaissez la situation de certains départements et plus particulièrement de celui que je représente. Vous êtes venu en Moselle, vous avez pu constater la situation. Effectivement, vous avez l'intention de faire un effort en faveur de ce dépar-

tement. Vous m'enlevez des crédits immobiliers et vous paralysez mon effort, nous direz-vous.

Nous sommes néanmoins certains que la position de la commission des finances triomphera dans cette assemblée et que vos dotations immobilières demeureront intactes.

Mais, envisageant le pire, sans y croire, je vous dis franchement qu'il faut faire un effort pour les sinistrés mobiliers. Ils sont nombreux ceux qui sont seulement sinistrés mobiliers. Ils ne comprennent pas qu'ils ne puissent pas toucher ce petit acompte du demi-forfait.

En Moselle, nous payons 45.000 francs, soit le demi-forfait, aux sinistrés, soit plus de 50 p. 100. Une dotation importante est nécessaire pour permettre de financer cette catégorie de sinistrés en 1950. 45.000 francs, c'est bien peu et cela ne résout rien.

C'est votre raisonnement, monsieur le ministre. Nous reconnaissons que c'est bien trop peu. C'est cependant un soulagement pour ces gens de savoir qu'ils ne sont pas délaissés. Si cela ne leur permet pas d'acheter du mobilier, cela leur permet tout au moins d'acheter quelque lingerie indispensable.

Une mère de famille, sur son salaire ou celui de son mari, ne peut plus acheter l'indispensable dans ce domaine.

Vous nous ferez sans doute, tout à l'heure, monsieur le ministre, une démonstration de la hiérarchie des sinistres et de la nécessité d'une priorité pour les sinistres immobiliers dans le cadre de l'effort que vous voulez accomplir. Mais où vous êtes beaucoup moins sûr, c'est sur le respect de ce programme, car, malgré vos travaux dans ce domaine, le ministère des finances prétend qu'aucun programme de financement n'est possible en ce moment.

Dire au sinistré mobilier: Votre tour viendra au fur et à mesure que les années se succéderont, vos dotations augmenteront au détriment de l'immobilier, ceci serait acceptable, monsieur le ministre, si vous aviez ce programme de financement que vous n'obtenez pas.

Mes chers collègues, quelle que soit la position devant laquelle nous nous trouverons à la fin de ce débat, je vous demande de penser aux sinistrés mobiliers.

Je voudrais, très rapidement, parler des éléments d'exploitation agricole. Cette catégorie de sinistrés s'est vue, à notre demande d'ailleurs, régler uniquement en titres en 1949, ceci pour permettre de laisser les espèces à l'immobilier agricole. Cette année, nous avons, dans ce budget, 6 milliards d'espèces et 20 milliards de titres, formule 1950. Mais si ces 6 milliards restent intacts, les dotations par département seront très faibles. En Moselle, notamment, elles serviront à peine à régler une partie de certaines dettes que l'agriculteur sinistré a envers les administrations. Or, ces administrations ne veulent pas de titres; elles exigent des espèces. Les agriculteurs sinistrés reçoivent des titres et se voient contraints de payer en espèces.

Nous aurons donc des titres 1950 pour financer les tâches générales. Ces titres, qui ont été réservés aux non-prioritaires dans la loi de finances, vont finalement servir à donner des acomptes aux prioritaires.

Voyez-vous, monsieur le ministre, cette situation est très grave car, d'une part, le Parlement demande le nantissement possible, sans perdre le bénéfice de la mobilisation, du titre 1949, articles 9 et 9 *bis*, parce que ces titres ont été donnés à des prioritaires et, d'autre part, le budget de 1950 va nous obliger à donner des titres non cessibles et nantissables à des prioritaires, ceci faute d'espèces suffisantes. La reconstitution des éléments d'exploitation va beaucoup plus vite que son financement.

Un jour, que je crois très prochain, vous nous demanderez, monsieur le ministre, de reconnaître que cette reconstitution est terminée. Ce sera d'ailleurs à peu près vrai. Alors, quelle sera la situation ? Le Gouvernement nous dira: vous avez reconstitué, vous le reconnaissez. Nous, Gouvernement, nous avons une grosse créance, mais cet argent que nous devons, ne va pas servir à reconstituer, puisque pratiquement c'est terminé. Tout cela risque de produire de l'inflation.

Nous voulons bien nous, Gouvernement, reconnaître que vous avez des dettes au crédit agricole, mais rien de ce que nous vous devons ne servira à acheter ce que vous avez déjà. A ce moment-là, on nous demandera d'accepter d'être payé en titres qui seront mobilisables et remboursables d'une façon échelonnée. C'est la raison majeure qui nous incite à utiliser le plus de titres possible afin de faire avancer le financement des sinistrés.

Mes chers collègues, je termine en me résumant. Je demande au Gouvernement de prendre ici l'engagement formel de respecter le budget que le Parlement votera. Je vous demande de penser aux sinistrés mobiliers.

Enfin, je souhaite que le Gouvernement trouve la possibilité de sortir un programme de financement et que le ministre des finances ne vienne plus nous dire que seul le financement par l'impôt est possible. Une génération qui travaille avec beaucoup de bonne volonté ne peut supporter à elle seule, en plus de toutes ses charges qui sont déjà très lourdes, tout le poids de la reconstruction. La chose est impossible. Il faut construire vite, c'est-à-dire en dix ans ce qu'on mettra vingt ou trente ans à rembourser. Ceci n'est possible que par l'emprunt réalisé dans un climat de confiance. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs à gauche, au centre et à droite et sur divers bancs au centre et à droite.*)

Mme le président. La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. En mai 1950, nous en sommes à déplorer à nouveau les lenteurs de la reconstruction, les lenteurs du payement des indemnités dues aux petits et moyens sinistrés. Des millions de familles attendent, certaines depuis même dix ans que leur logement redevienne normal.

Ces familles sont des centaines de mille dans notre pays, dont un seul de nos départements n'a pas été sinistré, l'Aveyron. En mai 1945, un Français sur huit était sans logement. Les pertes matérielles subies par le pays s'élèvent à 31.000 milliards de francs, soit 750.000 francs par habitant. Aussi ceux qui ont tant souffert, qui ont tout perdu, de leurs biens matériels et souvent leur santé et des êtres chers, pensent-ils que les réparations dues par l'Allemagne ne doivent pas être abandonnées, que c'est un crime que de ne pas les exiger et que 100 milliards devraient être inscrits au budget de la reconstruction en 1950.

Pour cela, il ne faudrait pas que l'Allemagne occidentale s'inscrive pour rien, comme en 1949, au chapitre des réparations qu'elle nous doit. Pour cela, il ne faudrait pas poursuivre son relèvement avant le nôtre. Les sinistrés vieillissent et souvent meurent avant d'avoir touché les réparations qui leur sont justement dues. Alors que sur le démantèlement prévu à Potsdam de 2.000 usines, ce chiffre a été d'abord ramené à 167 et, sur ce dernier nombre, 159 usines doivent rester en place, parce que usines de guerre. Tout ainsi devient clair pour de nombreux sinistrés. En réalité, aux ruines non relevées, on projette d'en ajouter d'autres par une autre guerre et on envisage que l'Allemagne occidentale servira de vaste usine de guerre.

M. Vanrullen. Et l'Allemagne orientale ?

Mlle Mireille Dumont. Pour cela, on s'efforce de relever plus vite encore l'Allemagne par les capitaux étrangers. Nous serions heureux s'il en était de même dans l'Allemagne occidentale.

En Allemagne orientale les aciéries ont été soumises aux accords de Potsdam et les usines de guerre ont été démantelées.

L'Allemagne orientale a payé les réparations qu'elle devait à l'Union soviétique et nous serions très heureux si l'Allemagne occidentale payait les réparations qu'elle nous doit. Les sinistrés seraient moins malheureux et notre pays se relèverait comme se relève l'Union soviétique. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

En Allemagne occidentale, tout proche des frontières françaises, les aciéries fonctionnent à plein. Nous sommes à la veille de voir réduire notre propre production alors que les entreprises allemandes du bâtiment renflouées avec les capitaux du gouvernement français concurrencent les nôtres sur le marché mondial.

M. Vanrullen. C'est le charbon polonais qui a entraîné le chômage des mineurs français!

Mlle Mireille Dumont. Seulement, si 7.700 logements civils sont en construction en 1949, de l'aveu du ministre de la reconstruction de l'Allemagne occidentale, 200.000 logements ont vu le jour, l'an dernier, sur le territoire de l'Allemagne occidentale.

Les puissances dites occidentales aident au relèvement de l'Allemagne au détriment de leur propre relèvement car ils veulent faire de l'Allemagne une arme essentielle dans leur politique d'agression contre l'Est de l'Europe. (*Sourires.*)

M. Vanrullen. Pauvre petite Russie!

Mlle Mireille Dumont. Je ne trouve pas que ce soit réellement risible. Les sinistrés qui ont souffert de la guerre ne le pensent pas.

Une politique aveuglée comme la vôtre d'antisoviétisme nous mène à ne pas donner satisfaction aux victimes de la dernière guerre et aux revendications de toutes les couches laborieuses de la population. (*Sourires au centre.*)

Vous êtes vraiment ridicules! (*Protestations à gauche et au centre.*)

Certainement, et quand on n'a pas d'argument on est ridicule et on n'a pas à se moquer d'un orateur; je m'étonne que Mme le président ne vous rappelle pas à l'ordre.

Mme le président. Continuez, madame, je vous prie et veuillez vous abstenir de conseiller la présidence.

Mlle Mireille Dumont. Mais d'autre part, on fait se relever vite une Allemagne aux frontières de la France, une Allemagne qui a été la cause des ruines semées sur notre sol. Dans cette Allemagne on remet en place les coupables de nos ruines.

M. Vanrullen. Von Paulus!

Mlle Mireille Dumont. Cette politique est en tous points contraire aux intérêts de la France. Elle est dirigée contre des pays dont le besoin de paix est immense et où l'effort majeur du pays est orienté vers la reconstruction. Je parlerai, par exemple de la Pologne, qui a vu des ruines si sanglantes et qui a rebâti avec ardeur, et de l'Union des Républiques socialistes Soviétiques qui a déjà reconstruit 70.000 villes et villages (*Applaudissements à l'extrême gauche*) et où les matériaux de construction viennent de subir une baisse de 20 p. 100.

Si nous ne poursuivions pas cette politique d'abandon des réparations et de préparation à la guerre contre l'Union soviétique, ainsi que la continuation ruineuse de la guerre au Viet-Nam, nous pourrions reconstruire et donner aux sinistrés mobiliers les 25 milliards qui leur sont indispensables pour 1950. Il y a plus d'un million de dossiers déposés représentant, sans compter les dommages d'occupation, 650 milliards, avec les 18 milliards proposés, cela fait environ quarante ans pour arriver à satisfaire les sinistrés.

Ceux-ci ont des ressources souvent très insuffisantes. La maladie, les blessures, les ont frappés. Ils logent où ils peuvent, et cela veut dire dans des logis exigus, souvent malsains, quand ce n'est pas dans des caves ou dans des baraquements avec un mobilier de fortune. Combien meurent sans avoir retrouvé un foyer digne de ce nom!

Depuis que nos camarades ont été chassés du Gouvernement, la cadence des payements de dommages mobiliers a été réduite de moitié. (*Sourires à gauche et au centre.*)

Ne vous étonnez pas si l'amertume est grande, et si apparaît comme une insulte l'exhortation de la radio gouvernementale aux sinistrés de se priver afin de reconstituer eux-mêmes leur mobilier perdu du fait de la guerre.

M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme. C'est la radio gouvernementale soviétique, madame!

Mlle Mireille Dumont. C'est même une double insulte, car le budget prévu est insuffisant du fait de la politique gouvernementale de guerre et d'abandon des réparations. Même, sur ce budget réduit, il est fait droit en dernier aux plus malheureux et une priorité scandaleuse est donnée aux grosses sociétés. Alors que des centaines de milliers de sinistrés mobiliers ont dû se contenter de 12 milliards en 1949, de grosses sociétés, elles, ont touché plus de 31 milliards. Parmi les favorisés, des fabricants de mitrailleuses ont touché 215 millions, Citroën et Michelin ont touché près d'un milliard à elles deux. Au total, les grosses sociétés, qui font cependant des bénéfices scandaleux, ont été remboursées à concurrence de plus de 20 p. 100 et reconstituées à plus de 80 p. 100, alors que les dommages mobiliers payés jusqu'à ce jour sont de l'ordre de 6 à 7 p. 100 de l'ensemble.

Nous demandons la suppression de ces priorités qui reçoivent l'argent dont sont privés les petits sinistrés. En diminuant la prime des grosses sociétés, on peut accélérer le payement des dommages des petits sinistrés: commerçants, artisans, agriculteurs et même les services publics qui sont loin d'être tous relevés.

On pourrait aussi ne pas freiner, comme on le fait, la reconstruction. On peut faire droit à la majorité des sinistrés mobiliers, sans que ce soit aux dépens des sinistrés immobiliers.

Voici la proposition communiste, présentée par Lucien Midol: Relèvement du plafond des dommages mobiliers de 200 à 500.000 francs, plus 30 p. 100 par enfant, plus 15 p. 100 pour chacune des personnes habitant au foyer, et que soit relevée de 90 à 225.000 francs l'allocation forfaitaire au sinistré qui n'a pas justifié de son bien détruit; de même qu'il peut être fait droit au sinistré immobilier qui demande que soit interdit le blocage des crédits de reconstruction en cours d'année, et qui réclame la réparation intégrale prévue par la loi d'octobre 1946, aujourd'hui menacée.

Tous les sinistrés veulent le payement d'une indemnité permettant la réinstallation d'un foyer décent avec priorité pour les vieux et pour les cas sociaux. Ils demandent l'évaluation en valeur 1939 du dommage subi par tout sinistré et sa reconnaissance par un titre de créance. Ayant spécialement souffert et de la guerre et des bombes, ils demandent la paix sans laquelle aucune réparation ne sera satisfaite. Ils demandent l'interdiction de la bombe atomique qui, plus cruellement encore que les armes utilisées jusqu'ici, créerait désastres et ruines.

Surtout, qu'on n'oppose pas les intérêts de ceux qui attendent la réparation du dommage et ceux de la reconstruction elle-même. Ce n'est pas parce que les sinistrés ont reçu des sommes dérisoires que la reconstruction va mieux. L'argent dont ils sont privés va à la poursuite de la création d'autres désastres et d'autres ruines.

Nos malheureux sinistrés, du fait de la non-reconstruction, sont souvent victimes actuellement d'un deuxième sinistre. Je citerai le cas des sinistrés d'Arles-sur-Rhône, logés provisoirement dans des baraquements quai du canal et qui, lors de l'incendie de ces baraquements, ont dû être abrités provisoirement à la bourse du travail tant la pénurie de logements est grande.

Le pourcentage de reconstruction est infime dans toute la France. Pour citer encore des villes de mon département, le pont dit de Lunel, à Arles, n'est pas reconstruit. Miramas n'a toujours comme gare qu'une baraque en bois. Le Gouvernement a indiqué qu'il n'a pas la possibilité d'envisager la reconstruction pour le moment. Je ne cite que quelques aspects du problème, mais il y a malheureusement des villes et des villages par milliers, et spécialement dans le Nord-Est de la France et sur nos côtes, où le logement des sinistrés est des plus précaires. A Marseille, des sinistrés du terrible bombardement du 27 mai 1944 ont été relogés, souvent, dans des immeubles vétustes ébranlés eux-mêmes par les bombardements. Vous savez que certains sinistrés ont trouvé la mort lors des écroulements d'un immeuble rue de Crimée. Parmi ces victimes se trouvait une jeune femme sur le point de donner le jour à un bébé. L'évacuation de cet immeuble n'avait pas été ordonnée à temps. D'autres maisons menacent ruine: rue Bousquet, rue Caisserie, rue des Carmes, où l'immeuble s'est écroulé quelques heures seulement après l'évacuation. Il a fallu reloger d'office les familles à l'hôtel et lorsqu'une délégation des parlementaires de tous les groupes de mon département est venue trouver M. Claudius-Petit pour réclamer une aide financière pour des constructions rapides, il nous a été répondu que les crédits étaient trop faibles et que de nombreuses villes de province, et même Paris, ont des besoins pressants de relogement, ne fût-ce que provisoire. J'avais insisté pour que M. Claudius-Petit vienne lui-même voir les désastres non encore relevés de ma ville. Quelques jours après le désastre de la rue de Crimée, un émissaire de *Franc-Tireur*, au lieu de M. David Rousset, convoqué à Marseille par l'Union des femmes françaises pour voir les vrais bagnes de la Villette, dans notre ville, ceux-là existant réellement, au lieu de ceux qui sont imaginaires et imaginés de si mauvaise foi dans la hargne anti-communiste de M. David Rousset, ce représentant du journal *Franc-Tireur* a été conduit par la population devant la maison-tombeau de la rue de Crimée.

Mme le président. Veuillez ne pas mettre en cause des tiers, madame.

Mlle Mireille Dumont. Mais le rapport fait devant la direction du journal que je viens de citer n'a pas dû inquiéter M. Claudius Petit car Marseille reste toujours dépourvue de toutes possibilités de relogement.

Cette dure situation faite à cette catégorie de victimes de la guerre est la conséquence d'une politique d'abandon des intérêts français à laquelle il sera mis fin grâce à l'union chaque jour plus forte des Français, qui veulent le bien-être et la paix et qui veulent à la tête du pays le gouvernement souhaité par la majorité des Français, un gouvernement d'indépendance nationale et de paix. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mesdames, messieurs, le rapport qui vous a été présenté par M. Pellenc et qui est très dur pour la Société nationale des chemins de fer français ne nous inquiète nullement en ce qui concerne la position prise par notre collègue à l'égard du conseil d'administration de cette société et en particulier de M. Tissier, car nous sommes persuadés qu'en définitive, à travers ce rapport et à travers la lettre de M. Tissier qui a été distribuée tout à l'heure aux parlementaires, c'est toujours la même politique qui se fait jour. Une fois de plus les cheminots se trouvent menacés, car tous les deux sont d'accord pour procéder à la liquidation de notre réseau ferroviaire. Tous les deux sont d'accord, nous en trouvons la preuve dans le rapport de M. Pellenc et dans les propositions faites par M. Tissier au conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français.

Je voudrais dire en passant, à M. Armengaud, je crois, qui tout à l'heure disait qu'il y avait emprise syndicale sur le conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français, qu'en cela il se trompe grandement car, sur vingt administrateurs qui composent ce conseil, il y a cinq représentants du personnel et, parmi eux, les deux qui représentaient notre fédération cégétiste sont exclus depuis 1947 pour avoir bien rempli leur mandat syndical. Sur ce point, il n'a donc aucune crainte à avoir: sa politique, la politique de la majorité de cette assemblée, comme de l'autre d'ailleurs, est bien appli-

quée à la direction de la Société nationale des chemins de fer français.

Tous sont d'accord pour l'application du plan de démembrement qui aura pour résultat la mise en chômage de 125.000 à 150.000 cheminots et qui aura aussi pour résultat de priver de transports des régions très importantes. Nous disons que M. Pellenc et M. Tissier pratiquent tous deux la même politique.

En ce qui concerne les crédits en discussion, d'après les propositions gouvernementales, adoptées par l'Assemblée nationale, le montant des travaux neufs destinés à la Société nationale des chemins de fer français pour 1950 est de 55 milliards de francs, soit 21 milliards de francs au titre des dépenses d'établissement et 34 milliards de francs au titre de la reconstruction, contre 65.600 millions de dépenses en 1949, soit une diminution de 15 p. 100 par rapport en 1949.

Les prêts du fonds de modernisation sont prévus pour un montant de 32.500 millions de francs dont 7.500 millions pour le remboursement des crédits bancaires. En outre, un crédit de 30 milliards de francs seulement est ouvert à la Société nationale des chemins de fer français au titre des réparations et des dommages de guerre. Alors que de nombreuses gares sont encore en ruines, la commission des finances du Conseil de la République décide de bloquer 6 milliards sur ces crédits. Faut-il rappeler, une fois de plus, qu'aucun des grands secteurs de notre économie nationale n'a subi des dommages qui peuvent être comparés à ceux de la Société nationale des chemins de fer français ? Plus de 100.000 tonnes de bombes furent déversées sur les installations ferroviaires, plus de 400 gares ont été complètement détruites. Des gares très importantes, comme Amiens, Arras, Douai, Dunkerque, Calais, etc., sont toujours en ruines. A Steenwerck, sur la ligne de Lille à Dunkerque, le chef de gare habite à cinq kilomètres de la gare parce que la gare n'existe pas. (*Mouvements divers.*)

Il n'y a pas d'habitations, mais un seul baraquement pour recevoir des colis. Des cités voient leur reconstruction arrêtée faute de crédits.

Pour le personnel des entreprises travaillant pour le compte de la Société nationale des chemins de fer français c'est le chômage avec tout ce que cela comporte de misère.

D'autre part, j'indique que la réduction à 126.600 millions contre 129.700 millions en 1929, pour les dépenses de matériel roulant, obligera la Société nationale des chemins de fer français à étaler l'exécution des commandes anciennes et à ramener de 7 à 2 milliards le montant des commandes déjà différées en 1949.

Ainsi, au mépris de toute sécurité, on continuera à laisser en service le vieux matériel, au mépris des indications et des avertissements donnés par les services aux hommes du Gouvernement.

Dans le document *Où en est le chemin de fer ?* de février 1950, je relève le passage suivant : « Pour faire face à un service de voyageurs accru avec un nombre de voitures et de fourgons réduit respectivement à 40 p. 100 et à 53 p. 100 par rapport à avant-guerre, la Société nationale des chemins de fer français est obligée, notamment en période de pointe, de maintenir en service un certain nombre de voitures à caisse en bois, dont le retrait serait désirable au point de vue de la sécurité.

« En outre, elle intensifie pendant l'hiver les opérations d'entretien.

« Enfin, et surtout, elle accélère au maximum la rotation du matériel, qui ne stationne dans les garages que le temps strictement nécessaire au nettoyage.

« Par ailleurs, les prévisions de fluctuations du trafic font l'objet de soins tout particuliers, et des dispositions sont prises à certaines dates, soit pour porteurs de billets populaires, soit pour l'élaboration de trains supplémentaires. En 1948, quinze rames ont assuré le transport de 312.000 pèlerins se rendant à Lourdres, alors qu'en 1938 il avait fallu trente-cinq rames pour transporter 75.000 voyageurs seulement. »

Je dois ajouter à cette citation que ce n'est pas seulement en période de pointe que les voitures en bois sont incorporées dans les rames de wagons pour voyageurs, mais que ces voitures, qu'on appelle les wagons-cercueils, sont encore utilisées d'une façon continue sur des lignes importantes et même dans certains trains express et rapides. C'est là une des raisons qui fait que les déraillements occasionnent toujours un grand nombre de victimes.

La population de notre département a encore en mémoire la catastrophe de Merville, où 50 travailleurs trouvèrent la mort dans deux voitures en bois. La catastrophe de Nancy, où des voitures en bois firent 8 morts et 17 blessés.

En outre, la politique de compression du personnel entraîne de plus en plus des accidents toujours très graves. C'est à Salins-les-Bains, un autorail, conduit par un seul agent qui fonce à 60 kilomètres à l'heure contre un butoir.

Dans ces conditions nous disons que réduire les crédits destinés à la Société nationale des chemins de fer français, c'est tout simplement faire une politique contraire aux intérêts de la nation. C'est une politique criminelle, qui se moque de la sécurité des voyageurs.

Par ailleurs, la radio gouvernementale annonçait, le 11 avril, la mise en application du plan de démembrement de la Société nationale des chemins de fer français. Or, c'est pour avoir dénoncé ce plan à l'opinion publique de la fédération nationale des cheminots est actuellement poursuivie par la super-commission instituée par M. Pinaud et qui comprend, avec M. Pierre Tissier, président du conseil d'administration, M. Armand, directeur général, les deux directeurs adjoints et trois administrateurs, qui prétendent représenter le personnel : MM. Oradou, Paillau et Redon.

Cette commission vient de décider la suppression, comme le demande d'ailleurs M. Pellenc, de 16.905 kilomètres de lignes. Le président, M. Tissier, précisait que 10.000 kilomètres pourraient être fermés à peu près immédiatement et il laissait supposer que les 7.000 autres kilomètres pourraient l'être ultérieurement. Il proposait, afin d'équiliber l'exploitation du réseau principal de la Société nationale des chemins de fer français, qui ne serait plus que de 24.000 kilomètres de grandes lignes la fermeture de petites gares et des simples arrêts, pour ne conserver en exploitations que les gares centrales.

Déjà, les cheminots sentent la répercussion de ce plan. Les agents sont déplacés d'office et sanctionnés. Les accords réalisés avec les organisations syndicales sont foulés aux pieds. Les lois scélérates ont été appliquées à la Société nationale des chemins de fer français avant d'être votées. Nos camarades sont suspendus et traduits devant le conseil de discipline.

En même temps, la Société nationale des chemins de fer français poursuit sa politique de compression des effectifs. Des chiffres ont été donnés tout à l'heure sur la diminution du personnel depuis 1948. Je puis ajouter que l'effectif a encore diminué de 1.610 agents pendant le mois de mars 1950.

Nous avons dénoncé le plan comme étant une véritable catastrophe pour les cheminots et pour l'économie du pays. Nous disons que démembrer, désarticuler les artères économiques que sont les chemins de fer, signifiera l'aggravation de la crise, le licenciement, par dizaines de milliers, de cheminots de tous grades, ce qui augmente d'autant le chômage.

D'autre part, la fermeture de ces gares créera des difficultés économiques aux petits et moyens industriels, à l'agriculture, au commerce, aux usagers, à la vitalité de certaines localités et même de certaines villes importantes. Elle aura des répercussions sur les gares-centres, ce qui diminuera d'autant leur importance et amènera l'arrêt total des commandes de matériel et, par contre-coup, un nouveau chômage pour les travailleurs des industries fabriquant le matériel ferroviaire.

L'application de ces mesures, c'est tout simplement la conséquence de la mise en application du plan Marshall à la France, car, dans le plan de préparation à la guerre, les chemins de fer ne sont plus considérés comme moyen de transport stratégique. Il importe donc de développer le réseau routier plus maniable, plus souple, plus adapté aux besoins de la stratégie militaire.

C'est pour avoir dénoncé cela que l'on a fait poursuivre la fédération nationale des cheminots ; c'est pour avoir dénoncé cela que l'on a fait matraquer devant le Palais de justice de Paris les cheminots venus défendre leurs militants. Mais les cheminots savent qu'il est possible de faire une autre politique. Ils savent que, sans opposer le rail à la route, il suffit, pour les 16.000 kilomètres de voies en cause, de 300 à 320 autorails supplémentaires pour assurer le transport des voyageurs. Les techniciens de la Société nationale des chemins de fer français ont mis au point un autorail léger : le « F. N. C. ». Un programme avait été établi prévoyant la construction de trente à quarante unités par mois. Ce programme n'a point été réalisé.

Nous disons qu'il faut procéder immédiatement au remplacement des wagons-cercueils par des voitures métalliques. L'industrie du matériel ferroviaire compte quarante-trois entreprises groupant au total quarante mille ouvriers et employés. Au lieu de fermer ces usines et de réduire les ouvriers au chômage, il faut augmenter la fabrication du matériel ferroviaire et faire droit aux légitimes revendications des cheminots.

Vous les avez trompés, messieurs du Gouvernement, avec l'aide des dirigeants F. O. et C. F. T. C., en leur promettant, le 17 février 1950, une augmentation de 3.000 francs par mois, alors que cette augmentation se traduit par 730 francs pour l'homme d'équipe. Il faut répondre aux propositions de la fédération nationale des cheminots qui demande que le salaire soit multiplié par le coefficient 20 par rapport à 1938, ce qui donnera les résultats suivants : pour le traitement mensuel brut d'un agent, y compris l'indemnité de résidence, 22.500 francs plus une gratification annuelle de 10 p. 100.

Le traitement mensuel brut du cheminot débutant à Paris est actuellement: traitement 9.535 francs, gratification normale, 953 francs, indemnité de résidence, 3.023 francs, transport, 560 francs, ce qui donne au total 14.071 francs.

Plus de 100.000 cheminots gagnent à l'heure actuelle de 12.500 à 14.500 francs net par mois. Lorsqu'ils réclament les 3.000 francs, c'est pour eux une nécessité vitale. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Vous pensez peut-être qu'il est encore en votre pouvoir de continuer à duper et à berner les cheminots, à liquider leur outil de travail pour mettre en application votre politique de préparation à la guerre. Je puis vous dire que vous vous trompez, et que ce ne sont pas vos C. R. S. qui les empêchent de s'unir et de passer à l'action pour qu'un autre gouvernement fasse une autre politique qui consacrera des milliards au relèvement de l'économie française plutôt que de les engloutir dans le gouffre de la guerre, une politique qui arrêtera la sale guerre du Viet-Nam qui, comme l'a écrit Jules Guesde, est faite au profit des voleurs de la banque et de l'industrie. (*Protestations sur de nombreux bancs.*)

Mme le président. Monsieur Dutoit, je vous en prie, ne vous écartez pas de la question.

M. Dutoit. Madame le président, je suis dans le sujet: l'affectation des crédits qu'on nous propose.

Mme le président. Ces crédits n'ont aucun rapport avec la guerre du Viet-Nam.

M. Dutoit. Dans la bataille qu'ils préparent, les cheminots sauront déjouer votre politique.

En 1947, à la suite d'un déraillement occasionné par des provocateurs à la solde de ceux qui avaient intérêt à déconsidérer la grève, tout le comité de grève d'Arras fut arrêté. A nouveau des tentatives de sabotage furent découvertes, notamment sur la ligne Paris-Strasbourg où, au kilomètre 159, entre Châlons-sur-Vesle et le passage à niveau d'Aulnay-sur-Marne, une forte barre de fer avait été placée en travers des rails. Ce sont nos camarades cheminots qui ont découvert à temps cette tentative de sabotage.

A ce sujet, je tiens à dire au Gouvernement, en terminant, que ses C. R. S. seraient mieux employés à faire la chasse à ceux qui tentent de fomenter des troubles, à ceux qui tentent de déconsidérer notre corporation qu'à assassiner les ouvriers. Seuls les provocateurs ont intérêt à occasionner des attentats. Les cheminots prennent conscience de leur force, l'unité se réalise de plus en plus à la base; de plus en plus ils se refusent à transporter le matériel de guerre. Il importe donc, pour les fauteurs de guerre, de dresser l'opinion publique contre les cheminots. Mais la population ne sera pas dupe, elle a confiance dans les cheminots qui sont les dignes héritiers de Pierre Sémart mort face à l'ennemi en appelant les cheminots à la lutte contre le fascisme. Les travailleurs de toutes les corporations imposeront au Gouvernement une autre politique. Ils imposeront un autre gouvernement qui fera une politique conforme aux intérêts du pays. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Marchant.

M. Marchant. Je voudrais simplement, monsieur le ministre, me faire l'écho du cri d'alarme, voire même du cri de détresse qui vous est déjà parvenu et qui a été jeté par l'industrie française de la pierre marbrière, et en particulier par l'industrie de la région du Nord.

Cette industrie, en effet, subit depuis trente ans un déclin constant. Peu après la libération, de nombreuses commandes étaient venues lui insuffler une vie nouvelle, mais les incidences monétaires ont considérablement réduit, sinon tari, les marchés extérieurs.

Du reste, les chiffres que je vais vous soumettre et qui ne concernent que l'arrondissement d'Avesnes que je connais bien, sont trop tristement éloquents pour ne pas retenir votre attention.

Il y avait, en 1911, 41 ateliers occupant 2.900 ouvriers; en 1930, 36 ateliers occupant 2.050 ouvriers; en 1933, 30 ateliers pour 1.250 ouvriers; enfin en 1949, il y a 22 ateliers seulement pour 700 ouvriers.

Depuis la première guerre mondiale, le nombre des ateliers a donc diminué de moitié et celui des ouvriers des trois quarts. C'est ainsi que l'on voit à l'heure actuelle de longues files d'ouvriers de ces villes dont c'était la seule industrie, qui s'acheminent le matin vers la gare pour se rendre aux usines métallurgiques du bassin de la Sambre, parce que le travail manque et que leur profession ne peut plus les nourrir. Ces villes autrefois prospères sont réellement devenues des villes dortoirs.

Il y a un très grand intérêt à sauver cette industrie. D'abord au point de vue national, car on aura toujours besoin d'utiliser le marbre et la pierre marbrière, irremplaçables du fait de leur durée. Ensuite du point de vue régional, car ces industries font vivre un personnel intéressant et emploient une main-d'œuvre spécialisée dont il importe de conserver les derniers éléments, sans omettre le personnel des carrières françaises dont l'activité dépend de la prospérité de l'industrie utilisatrice.

J'ai eu l'occasion, en ma qualité de membre de la commission de la reconstruction, de vous accompagner lors de vos visites aux travaux de reconstruction de Maubeuge, de Valenciennes et, plus récemment, de Dunkerque. J'ai vu, comme vous-mêmes, les tuiles remontées sur les toits, quand il ne s'agissait pas évidemment des fameuses terrasses auxquelles les populations du Nord auront tant de mal à s'habituer. J'ai vu des escaliers en béton, des éléments préfabriqués, mais je n'ai pas vu une seule pierre. Et cette incroyable anomalie, au centre du pays du marbre est particulièrement choquante alors que ce matériau est d'utilisation courante en Belgique et en Italie.

Question de prix, me direz-vous. Il est en effet courant de le considérer comme un luxe. Mais c'est un préjugé auquel s'attardent les utilisateurs architectes et entrepreneurs qui persistent à le dédaigner et cela vous amène à recouvrir des escaliers de béton avec du granito teinté ou des carreaux de céramique susceptibles de se fendiller ou de céder, mais d'un prix de revient évidemment un peu inférieur, j'en conviens, alors que vous pourriez cependant obtenir des marches et contremarches en pierre marbrière au prix de 1.200 francs le mètre linéaire, de 3 centimètres d'épaisseur, et autrement plus durable.

Il en est de même pour les appuis et encadrements de fenêtres en préfabriqué, alors que la pierre demi-dure de Saint-Maximin ou de Comblanchien, par exemple, pourrait les concurrencer, et tout cela parce que la pierre, réputée matériau de luxe, n'est pas admise dans la reconstruction. C'est, vous en conviendrez, une singulière manière de favoriser cette industrie. Je ne veux pas vous donner de chiffres, mais consultez les spécialistes et ils vous diront qu'ils peuvent vous fournir des revêtements à partir de 2.800 francs et du carreau à partir de 2.000 francs le mètre carré. Sont-ce là des prix exorbitants, inabordables ? Je ne le crois pas et en voici la preuve. A Maubeuge, on a accepté d'installer une cheminée en marbre par appartement; pourquoi une seule, je vous le demande. D'autres, en ciment et recouvertes de briques, reviennent à 7.000 francs l'une. En marbre, le prix n'eût pas dépassé 6.000 francs. Je crois même savoir que ces cheminées de Maubeuge ont été facturées à un prix nettement inférieur, 4.700 francs si je ne me trompe. Vous voyez, monsieur le ministre, que la marbrerie devrait pouvoir trouver l'emploi de ses produits dans la reconstruction, sans pour cela vous coûter plus cher.

Que peuvent alors faire les pouvoirs publics ? La première chose serait, il me semble, de recommander à vos services de ne pas oublier qu'il existe, en France, une industrie qui se meurt et qu'il faudrait peu de chose pour la sauver. Je sais bien que vos crédits sont très limités et je sais aussi que l'article 16 de la loi du 28 octobre 1946 interdit les dépenses afférentes aux aménagements ou éléments somptuaires. Mais je ne comprends pas pourquoi on installe, dans les habitations, des éviers en acier inoxydable qui coûtent 30.000 francs environ, alors qu'un évier en faïence ou en grés-céramique coûterait 7.000 francs, soit quatre fois moins. Peut-être pourrait-on réduire ces éléments somptuaires.

Par votre circulaire du 13 janvier dernier, vous admettez qu'une faible partie des dommages pourrait être consacrée à la décoration de l'immeuble reconstruit. Or, quand l'immeuble est reconstruit, il ne peut plus s'agir que de papiers peints ou de peintures. Il ne vous est pas possible, je ne l'ignore pas, d'imposer l'utilisation de tel ou tel matériau, mais ne pourriez-vous pas, monsieur le ministre, par une simple circulaire — et c'est là le second point — informer les architectes que 3 à 5 p. 100 du gros œuvre — et c'est aussi une faible partie, 30.000 à 50.000 francs pour un million de maçonnerie — pourraient être consacrés à l'utilisation de la pierre dans les immeubles en construction ?

Enfin, le troisième point consisterait à ne pas considérer ces spécialistes comme des sous-traitants. Vous organisez bien des soumissions spéciales pour la menuiserie, l'électricité, le chauffage central, la peinture; pourquoi ne pas faire de même en ce qui concerne cette corporation ? Pourquoi leur imposer un intermédiaire en incorporant leur soumission dans celle du gros œuvre ? Il va sans dire que, traités séparément par des spécialistes, les prix de ces marchés seraient très étudiés et réels. Ce ne serait alors qu'un jeu pour les architectes de détailler leurs projets et d'organiser des soumissions spéciales.

Vous constateriez ainsi que la pierre est utilisable dans la reconstruction et que ce n'est pas un matériau de luxe.

Voilà comment, monsieur le ministre, vous pouvez sauver l'industrie de la pierre en France, tout en agrémentant les

immeubles de la reconstruction. Je veux croire que ces deux considérations ne vous laisseront pas indifférents. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la droite, du centre et de la gauche.*)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

Plusieurs sénateurs. Il va être minuit. Suspension!

Mme le président. Peut-être serait-il souhaitable que nous terminions la discussion de ce projet ce soir.

Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Alex Roubert, *président de la commission des finances.* J'avoue que je suis extrêmement perplexe, car nous n'avons pas encore commencé l'examen des articles. Il est très vraisemblable que sur ces articles nous allons avoir un grand nombre d'amendements. D'ores et déjà, il y a une dizaine d'orateurs inscrits.

Je me demande, dans ces conditions, si nous n'allons pas passer toute la nuit sans arriver à terminer, alors que, demain, nous ne pourrons pas continuer.

Je serais tenté de proposer de reporter à mardi la suite de l'examen du projet.

M. Bernard Chochoy, *président de la commission de la reconstruction et des dommages de guerre.* J'ai demandé déjà tout à l'heure à notre Assemblée de comprendre les raisons qui me font insister pour que le débat se continue après minuit. Je les répète pour ceux de nos collègues qui n'étaient pas là tout à l'heure. Le docteur Pouget, rapporteur spécial de la commission de la reconstruction auprès de la commission des finances, et moi-même, nous serons tenus mardi prochain par la session du conseil général du Pas-de-Calais. Je vois certains de nos collègues manifester leur impatience. Le docteur Pouget et moi-même aimerions cependant pouvoir assister à la session du conseil général.

M. Boisrond. Qui passe avant ? Le conseil général ou le Conseil de la République ?

M. le président de la commission de la reconstruction. Je vous demande, monsieur Boisrond, d'avoir l'amabilité de m'entendre quelques secondes. Je n'encombre pas souvent les débats, et j'interviens rarement en dehors des questions de la reconstruction. Je n'ai jamais été agressif envers aucun de nos collègues.

M. Boisrond. Je ne vous reproche rien. C'est une simple observation.

M. le président de la commission de la reconstruction. Je vous demande cela sur le ton le plus déférent. Si vous ne voulez pas y souscrire, je serais au regret de vous dire que ce débat risquerait de se dérouler, mardi prochain, sans ma présence, et j'en serais navré.

Voilà les raisons que je voulais vous donner. Si vous ne voulez pas les ratifier, je m'inclinerai devant votre décision.

Mme le président. Le Conseil me permettra de lui donner quelques indications.

Sur la proposition de la conférence des présidents, il a fixé tout à l'heure l'ordre du jour de la séance de mardi prochain. En tête de cette séance, viennent cinq questions orales sans débat, puis une proposition de loi et enfin deux questions orales avec débat sur l'organisation de la défense nationale, dont la date de discussion a été envisagée depuis déjà longtemps et vient d'être définitivement fixée, d'accord avec le Gouvernement.

M. Jean-Eric Bousch. J'ai demandé le report de ma question orale car, moi aussi, je suis pris mardi par mon conseil général. On n'a pas voulu tenir compte de ma demande.

Mme le président. Je regrette beaucoup, mais la date de la discussion de votre question orale a été arrêtée tout à l'heure par le Conseil de la République sur proposition de la conférence des présidents, en accord avec le Gouvernement. Nous n'avons plus la possibilité de retarder ou de déplacer ce débat.

M. Jean-Eric Bousch. Je le regrette, mais je suis dans le même cas que M. Chochoy.

Mme le président. Examinons sérieusement la question. (*Exclamations sur les bancs supérieurs de la droite, du centre et de la gauche.*)

Je vous ai donné des indications qui vous permettront de vous prononcer; l'Assemblée dira ensuite si elle entend ou non poursuivre le débat en cours.

M. de Montalembert. Nous sommes sérieux, madame le président.

Mme le président. Je n'en doute pas. C'est l'habitude du Conseil de la République. Mais j'aimerais que l'on m'écoutât jusqu'au bout.

Après les questions orales sans débat, est prévue pour mardi, je le répète, la discussion d'une question importante concernant la défense nationale, posée par MM. Bousch et Rotinat. Par conséquent, la suite du présent débat sur la reconstruction ne pourrait probablement venir mardi qu'après dîner.

Je vous ai donné cette indication pour que vous puissiez juger objectivement, mais l'Assemblée reste libre de sa décision et je lui demande de se prononcer.

M. André Diethelm. A mercredi!

Mme le président. Que propose la commission des finances?

M. le président de la commission des finances. La commission des finances propose de reporter le débat à mardi.

M. le président de la commission de la reconstruction. Je regrette la position prise par nos collègues de la commission des finances. Il est certain que les sinistrés, et le ministre de la reconstruction peut-être aussi, n'ont qu'un désir, c'est de voir ce budget visant la réparation des dommages de guerre voté au plus tôt.

Je suis persuadé que, malgré les neuf orateurs inscrits sur des amendements, dans deux heures et demie ou trois heures nous en aurons terminé avec ce débat et le vote de tous les articles. Je regrette que nous n'acceptions pas de travailler jusqu'à deux heures et qu'on nous renvoie à la semaine prochaine.

Plusieurs sénateurs au centre. A demain!

Mme le président. Je crois que MM. les ministres ne sont pas libres demain.

M. le ministre de la reconstruction. Nous avons pris des engagements, étant donné les prévisions qu'on nous a communiquées.

Mme le président. Vous n'êtes donc pas libre demain.

Je vais mettre aux voix la proposition de la commission des finances, qui me paraît la plus éloignée, puisqu'elle consiste à demander que la suite du débat soit reportée à mardi.

M. le président de la commission de la reconstruction. Vous nous excluez du débat! Pourquoi ne pas finir ce soir?

M. Jules Pouget, *rapporteur pour avis de la commission de la reconstruction.* Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Pouget.

M. le rapporteur pour avis. Je m'associe aux observations de M. Chochoy, président de la commission de la reconstruction.

Je comprends que l'Assemblée ne puisse pas être liée par le désir de deux de ses membres, en la circonstance le président de la commission de la reconstruction et le rapporteur pour avis. Il est regrettable que nous ne puissions pas assister au débat, mais vous comprendrez tout de même que nous ne sommes pas maîtres de nos destinées départementales et que nous sommes obligés de remplir nos mandats.

Vous me dites: demain ce n'est pas possible, car M. le ministre sera retenu à l'Assemblée nationale. Vous proposez donc mardi après dîner, d'après les indications de Mme le président, c'est-à-dire que nous serons dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui. Pourquoi ne pas renvoyer le débat à mercredi pour nous permettre d'y assister ?

M. le président de la commission des finances. Ce que la commission ferait volontiers, c'est demander la remise à jeudi de la suite du débat, l'ordre du jour étant beaucoup moins chargé, puisque nous n'aurons à examiner que les comptes spéciaux du Trésor qui seront votés assez rapidement. Nous pourrions ensuite prendre la suite de cette discussion.

M. Boisrond. Parfaitement !

Mme le président. Vous demandez donc le renvoi de la discussion à jeudi ?

M. Jean de Gouyon. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. de Gouyon.

M. Jean de Gouyon. Il serait opportun de renvoyer à un autre jour que mardi la discussion de ce projet, car mardi viendra en discussion le débat sur la défense nationale et mercredi l'Assemblée doit se saisir du budget militaire. Le ministre de la défense nationale ne pourra pas être ici à partir de mercredi. Je crois donc qu'il faudrait que le débat sur la défense natio-

nale vienne mardi et que nous reprenions postérieurement la discussion de ce projet-ci.

Mme le président. C'est ce que vient de proposer la commission des finances en suggérant la date de jeudi.

Il n'y a pas d'opposition aux propositions de la commission des finances ?...

Elles sont adoptées.

En conséquence, la suite de la discussion de ce projet de loi est reportée à jeudi après-midi.

— 12 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

Mme le président. J'ai reçu de M. Cornu, au nom de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie), une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes dispositions utiles pour ne pas retenir, à titre exceptionnel, sur les traitements des fonctionnaires de l'Etat en service dans les départements d'outre-mer, le montant des jours de grève.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 270, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie). (*Assentiment.*)

— 13 —

DEPOT D'UN RAPPORT

Mme le président. J'ai reçu de Mme Jacqueline Thome-Patenôtre un rapport, fait au nom de la commission de la reconstruction et des dommages de guerre, sur les propositions de résolution:

1° De M. Debré relative à une politique du logement;

2° De MM. Brizard et Rochereau tendant à inviter le Gouvernement à réserver à la reconstruction et à la construction d'immeubles neufs une beaucoup plus large part des fonds provenant de l'aide Marshall. (N° 820, année 1949, et 191, année 1950).

Le rapport sera imprimé sous le n° 272 et distribué.

— 14 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

Mme le président. Je rappelle au Conseil de la République qu'il a précédemment décidé de tenir séance le mardi 9 mai.

Voici quel pourrait être l'ordre du jour de cette séance:

A quatorze heures quarante-cinq, réunion dans les bureaux:

Nomination d'une commission de six membres chargés d'examiner une demande en autorisation de poursuites contre un membre du Conseil de la République. (N° 251, année 1950.)

A quinze heures, séance publique:

Nomination d'un membre du comité directeur du fonds de progrès social de l'Algérie.

Nomination d'un membre du conseil supérieur du service social.

Réponses des ministres aux questions orales suivantes:

I. — M. Jacques de Maupeou attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur l'émotion que provoquent dans les cadres universitaires et parmi les étudiants les rumeurs, semble-t-il fondées, tendant à accréditer la décision, qui serait sur le point d'être prise, d'une réduction massive des postes prévus pour les prochains concours d'agrégation et de la suppression des délégations rectorales;

Lui demande dans quelle mesure ces bruits sont justifiés et lui rappelle la gravité de pareilles mesures qui auraient pour premier résultat de léser injustement, sans espoir même d'une solution d'attente, les jeunes gens qui ont consacré, au prix souvent de lourds sacrifices, plusieurs années de dures études en vue d'un concours qui se trouve ainsi pratiquement fermé, ce qui ne manquerait pas d'avoir de graves répercussions sur la qualité du recrutement du personnel de l'enseignement secondaire. (N° 123.)

II. — M. Jacques Bordeneuve rappelle à M. le ministre des finances et des affaires économiques les assurances que celui-ci avait données d'élargir et de desserrer les crédits bancaires aux industriels saisonniers des conserves de légumes (*Journal officiel* du 25 mai 1949, p. 1305);

Lui signale que les dispositions prises à cet effet durant la campagne de fabrication de 1949 se sont avérées manifestement insuffisantes et qu'une très grave crise a durement frappé cette catégorie d'industriels;

Lui demande, en conséquence, à la veille de la nouvelle saison, quelles mesures nouvelles et vraiment efficaces le Gouvernement entend prendre pour élargir les crédits bancaires aux conserveurs de produits agricoles afin de leur permettre de payer les achats à la ferme, la main-d'œuvre de leurs entreprises et les frais de leurs fabrications, lui rappelant que ces payements très élevés doivent être faits comptant et que le règlement des produits fabriqués ne peut s'effectuer qu'au fur et à mesure de leur écoulement;

Lui signale qu'à défaut de crédits bancaires largement ouverts il sera impossible aux conserveurs d'absorber la récolte de fruits et primeurs qui s'annonce très importante cette année; et que cette pénible situation entraînera inéluctablement l'arrêt des fabrications, la fermeture des usines et provoquera, en conséquence, la mévente des produits agricoles, le chômage des ouvriers et une crise commerciale fort préjudiciable à l'intérêt général. (N° 124.)

III. — M. Pierre Loison demande à M. le président du conseil:

1° L'importance du tirage et le montant des sommes consacrées en 1949 aux publications de luxe éditées par les entreprises nationales pour justifier de leur activité, et qui en assume le financement;

2° Sur quel budget sont imputées les dépenses occasionnées par l'édition de certains discours prononcés par de hauts fonctionnaires, des parlementaires chargés de mission, des personnalités des entreprises nationlaes, etc., et quel en a été le montant en 1949;

3° S'il ne lui paraît pas que, dans une période où le Gouvernement semble avoir reconnu, par la création d'une commission des économies, la nécessité de mettre un frein aux dépenses, ladite commission pourrait porter ses investigations dans ce domaine sans dommage pour l'activité et l'éducation française. (N° 125).

IV. — M. Léo Hamon demande à M. le ministre de la défense nationale les diligences qu'il a faites et les initiatives qu'il compte prendre pour obtenir de nos alliés américains la livraison à la justice française et le châtiment du criminel de guerre Barbier, actuellement en zone d'occupation américaine (N° 126.)

V. — M. Léo Hamon expose à M. le ministre de la défense nationale l'impression d'incohérence qui ressort de certaines décisions de tribunaux militaires;

Que dans un cas on voit condamner à vingt ans de travaux forcés un Allemand qui, s'il a été ambassadeur du Reich à Paris, semble n'avoir jamais eu en ce rôle qu'un comportement comparable à celui de l'écrasante majorité de ses compatriotes;

Que, dans un autre cas, tout récent, un criminel de guerre, avéré directement responsable de la mort de soixante-dix Français qu'il a fait tuer ou tué de sa propre main, n'est condamné qu'à dix ans de réclusion;

Et, interprète de l'émotion que doivent susciter de tels faits dans une nation fidèle au souvenir de ses morts comme au simple souci de la justice, lui demande quelles initiatives il a prescrites au parquet pour tenter de porter remède à une telle jurisprudence. (N° 127.)

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant l'ordonnance n° 45-2399 du 18 octobre 1945 relative aux frais de mission et aux indemnités de fonctions des maires et adjoints, modifiée en dernier lieu par la loi n° 48-1526 du 29 septembre 1948. (N°s 244 et 269, année 1950. — M. Léo Hamon, rapporteur.)

Discussion des questions orales suivantes avec débat:

I. — M. Jean-Eric Bousch demande à M. le ministre de la défense nationale:

1° De préciser la politique militaire française dans le cadre des accords internationaux déjà conclus ou à intervenir prochainement;

2° De définir les principes de l'organisation de la défense nationale et du statut des forces armées;

II. — M. Vincent Rotinat demande à M. le ministre de la défense nationale comment il entend remplir — dans le cadre de son budget — toutes les obligations de la défense nationale, et plus particulièrement: la sécurité de la métropole et de l'Union française; le maintien de l'ordre dans ces territoires; les engagements internationaux.

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à minuit.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Propositions de la conférence prescrite par l'article 32 du règlement du Conseil de la République.

(*Réunion du 4 mai* 1950.)

Conformément à l'article 32 du règlement, le président du Conseil de la République a convoqué pour le jeudi 4 mai 1950 les vice-présidents du Conseil de la République, les présidents des commissions et les présidents des groupes.

Cette conférence a décidé que, pour le règlement de l'ordre du jour, les propositions suivantes seront soumises à l'approbation du Conseil de la République:

A. — Le mardi 9 mai 1950:

I. — A 14 heures 45, réunion dans les bureaux, pour la nomination, à raison d'un membre par bureau, d'une commission de six membres, chargée d'examiner la demande en autorisation de poursuites contre un membre du Conseil de la République (n° 251, année 1950);

II. — A 15 heures, séance publique, inscrire à l'ordre du jour:

1° Les réponses des ministres à cinq questions orales:

a) N° 123 de M. Jacques de Maupéou à M. le ministre de l'éducation nationale;

b) N° 124 de M. Jacques Bordeneuve à M. le ministre des finances et des affaires économiques;

c) N° 125 de M. Pierre Loison à M. le président du conseil des ministres;

d) N° 126 de M. Léo Hamon à M. le ministre de la défense nationale;

e) N° 127 de M. Léo Hamon à M. le ministre de la défense nationale;

2° Sous réserve de la distribution du rapport, la discussion de la proposition de loi (n° 244, année 1950), adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant l'ordonnance n° 45-2399 du 18 octobre 1945 relative aux frais de mission et aux indemnités de fonctions des maires et adjoints, modifiée en dernier lieu par la loi n° 48-1526 du 29 septembre 1948;

3° La discussion des questions orales avec débat:

I. — De M. Jean Eric Bousch qui demande à M. le ministre de la défense nationale:

1° De préciser la politique militaire française dans le cadre des accords internationaux déjà conclus ou à intervenir prochainement;

2° De définir les principes de l'organisation de la défense nationale et du statut des forces armées;

II. — De M. Vincent Rotinat qui demande à M. le ministre de la défense nationale comment il entend remplir — dans le cadre de son budget — toutes les obligations de la défense nationale et plus particulièrement:

La sécurité de la métropole et de l'Union française;

Le maintien de l'ordre dans ces territoires;

Les engagements internationaux.

B. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du jeudi 11 mai 1950, à 15 heures 30:

1° Sous réserve de la distribution du rapport, la discussion du projet de loi (n° 253, année 1950), adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1950;

2° Sous réserve de la distribution du rapport, la discussion du projet de loi (n° 133, année 1950), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'amodiation des bacs et passages d'eau;

3° Sous réserve de la distribution du rapport, la discussion de la proposition de résolution (n° 127, année 1950) de MM. Yves Jaouen et Léo Hamon, tendant à inviter le Gouvernement à abroger la partie de circulaire ministérielle n° 189 AD/3 du 23 septembre 1942, relative à certains versements aux employés des collectivités locales mis à la retraite;

4° Sous réserve de la distribution du rapport, la discussion de la proposition de résolution (n° 83, année 1950) de M. Lafleur et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles pour que les bénéfices qu'il a réalisés sur la vente des stocks de café détenus au 15 janvier 1950 soient mis à la disposition des territoires d'outre-mer producteurs de cette denrée.

ANNEXE
au procès-verbal de la conférence des présidents.

(Application de l'article 32 du règlement.)

NOMINATION DE RAPPORTEURS

ÉDUCATION NATIONALE

M. Héline a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 240, année 1950) de M. Bordeneuve tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour remédier à la situation actuelle des professeurs agrégés de l'ancien cadre normal, tant sur le plan des indices hiérarchiques que sur le plan de l'ancienneté.

M. Morel a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 171, année 1950), adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux établissements privés recevant des mineurs atteints de déficiences physiques ou psychiques, de troubles de caractère ou du comportement, délinquants ou en danger, renvoyé pour le fond à la commission de la famille.

FAMILLE

Mme Cardot a été nommée rapporteur du projet de loi (n° 207, année 1950), adopté par l'Assemblée nationale, portant modification de l'article 1er de l'acte dit loi du 2 septembre 1941 sur la protection de la naissance et constatation de la nullité de l'acte dit loi du 18 décembre 1941.

M. Réveillaud a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 211, année 1950) de M. Méric tendant à inviter le Gouvernement à autoriser le cumul de la carte sociale des économiquement faibles et de la pension attribuée aux grands infirmes.

FINANCES

M. Jean Berthoin a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 253, année 1950), adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1950.

FRANCE D'OUTRE-MER

M. Cozzano a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 200, année 1950), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à valider les actes réglementaires régulièrement promulgués par le gouvernement provisoire de la république de Cochinchine, ultérieurement dénommé gouvernement du Sud Viet-Nam.

INTÉRIEUR

M. Léo Hamon a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 244, année 1950), adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant l'ordonnance n° 45-2399 du 18 octobre 1945 relative aux frais de mission et aux indemnités de fonctions des maires et adjoints, modifiée en dernier lieu par la loi n° 48-1526 du 29 septembre 1948.

JUSTICE

M. Charlet a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 247, année 1950), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à instituer un article 320 *bis* et modifiant l'article 434 du code pénal.

M. Charlet a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 248, année 1950), adopté par l'Assemblée nationale, modifiant l'article 248 du code pénal.

M. Léger a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 246, année 1950), adoptée par l'Assemblée nationale, instituant dans les services de la trésorerie générale et des trésoreries des invalides de la marine des cadres permanents de fonctionnaires.

RAVITAILLEMENT

M. Brettes a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 243, année 1950), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier les articles 2, 7 et 8 de la loi du 18 août 1948 créant le conseil interprofessionnel du vin de Bordeaux.

RECONSTRUCTION

Mme Thome-Patenôtre a été nommée rapporteur de la proposition de résolution (n° 191, année 1950) de M. Brizard, tendant à inviter le Gouvernement à réserver à la reconstruction et à la construction d'immeubles neufs une beaucoup plus large part des fonds provenant de l'aide Marshall, en remplacement de M. Lemaitre.

SUFFRAGE UNIVERSEL

M. Debré a été nommé rapporteur des propositions de résolution:

1° (N° 189, année 1950) de M. Georges Pernot, tendant à compléter l'article 75 du règlement du Conseil de la République en ce qui concerne les demandes de scrutin public à la tribune sur l'ensemble d'un projet ou d'une proposition de loi.

2° (N° 190, année 1950) de M. Marcilhacy, tendant à compléter l'article 75 du règlement du Conseil de la République en ce qui concerne les demandes de scrutin public à la tribune sur l'ensemble d'un projet ou d'une proposition de loi.

3° (N° 239, année 1950) de M. Maroger, tendant à compléter l'article 75 du règlement du Conseil de la République en ce qui concerne le scrutin public à la tribune.

TRAVAIL

M. Abel Durand a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 208, année 1950), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier la convention entre le Gouvernement français et le gouvernement de la zone française d'occupation en ce qui concerne le régime de sécurité social applicable aux travailleurs frontaliers, signée le 26 mars 1949.

M. Ruin a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 181, année 1950), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter l'article 107 du livre Ier du code du travail.

M. Ruin a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 201, année 1950), adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant les articles 54 *g* et 54 *j* du livre II du code du travail.

Mme Devaud a été nommée rapporteur de la proposition de loi (n° 241, année 1950), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à étendre le bénéfice de la sécurité sociale aux étudiants atteints d'une affection de longue maladie avant le 1er janvier 1949.

Désignation de candidature pour un organisme extraparlementaire.

(Application de l'article 49 du règlement.)

Conformément à la décision prise par le Conseil de la République dans sa séance du 2 mai 1950, la commission de la famille, de la population et de la santé publique présente la candidature de M. Le Basser en vue de représenter le Conseil de la République au sein du Conseil supérieur du service social (application du décret n° 50-415 du 4 avril 1950).

(Cette candidature sera ratifiée par le Conseil de la République si, avant la nomination, elle n'a pas suscité l'opposition de trente membres au moins.)

PETITIONS

DECISIONS de la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions insérées en annexe au feuilleton du 9 mars 1950 et demeurées définitives aux termes de l'article 94 du règlement.

Pétition n° 26 (du 1er avril 1949). — M. Samuel Brisson, 30, rue des Carmélites, Poitiers (Vienne), demande une réduction d'amende économique.

M. Robert Le Guyon, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre des finances et des affaires économiques. (Renvoi au ministre des finances et des affaires économiques.)

Pétition n° 27 (du 24 mai 1949). — Les « Chauffeurs routiers », 7, rue de l'Isly, Paris (8e), demandent à représenter la profession.

M. Geoffroy de Montalembert, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. (Renvoi au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.)

Pétition n° 31 (du 5 juillet 1949). — M. Lacavé, à Capesterre (Guadeloupe), demande une modification du sectionnement électoral.

M. Raymond Dronne, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre de l'intérieur. (Renvoi au ministre de l'intérieur.)

Pétition n° 34 (du 12 décembre 1949). — M. Christian Bernuit, le Bosc-le-Comte, Bernay (Eure), demande une exemption du service militaire.

M. Geoffroy de Montalembert, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre de la défense nationale. (Renvoi au ministre de la défense nationale.)

Pétition n° 35 (du 11 janvier 1949). — M. Marcel Bonnin, avenue Brûlé, Vouvray (Indre-et-Loire), se plaint d'une décision du contrôle économique.

M. Robert Le Guyon, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre des finances et des affaires économiques. (Renvoi au ministre des finances et des affaires économiques.)

Pétition n° 36 (du 23 janvier 1950). — M. Georges-Abel Prudot, Aragnouet (Hautes-Pyrénées), se plaint de torts et préjudices à lui causés par l'administration des ponts et chaussées.

M. Robert Le Guyon, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. (Renvoi au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.)

Pétition n° 37 (du 1er février 1950). — Mme Marie-Jeanne Bancelin, maison centrale de Rennes (Ille-et-Vilaine), demande une remise de peine.

M. Raymond Dronne, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre de la justice. (Renvoi au ministre de la justice.)

Pétition n° 38 (du 8 février 1950). — Mme Marie Gorlier, maison centrale de Rennes (Ille-et-Vilaine), demande une remise de peine.

M. Raymond Dronne, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre de la justice. (Renvoi au ministre de la justice.)

Pétition n° 39 (du 8 février 1950). — M. Justamant, 24, avenue Victor-Hugo, à Mirecourt (Vosges), demande la péréquation des retraites des anciens fonctionnaires communaux de Mirecourt.

M. Robert Le Guyon, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre des finances et des affaires économiques. (Renvoi au ministre des finances et des affaires économiques.)

Pétition n° 40 (du 8 février 1950). — M. Guy Guérin, IIe bataillon du génie, 2e compagnie, 2e section, caserne Lamarque, Libourne (Gironde), demande sa libération du service militaire comme soutien de famille.

M. Robert Le Guyon, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre de la défense nationale. (Renvoi au ministre de la défense nationale.)

Pétition n° 41 (du 8 février 1950). — M. Maatar Fodil ben Tahar, maison veuve Darmon, à Berronaghia (département d'Alger), demande à être réintégré dans sa fonction.

M. Raymond Dronne, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre de l'intérieur. (Renvoi au ministre de l'intérieur.)

Pétition n° 42 (du 24 février 1950). — Des membres du personnel du commissariat à l'énergie atomique, 69, rue de Varenne, Paris (7e), demandent que soit rapportée la révocation du directeur du centre national de la recherche scientifique.

M. Robert Le Guyon, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de classer cette pétition sans suite.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du 25 avril 1950.*

Dans la discussion des propositions de résolution tendant à accorder une aide aux victimes d'orages de neige et ouragans, page 1120, 2e colonne, alinéas 12 et 14:

Au lieu de: « ...amendement de MM. Cornu, Cordier, Jézéquel et Verdier... »,

Lire: « ...amendement de MM. Cornu, Cordier, Jézéquel et Verdeille... ».

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 4 MAI 1950

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

AGRICULTURE

1718. — 4 mai 1950. — **M. Henry Assailit** demande à **M. le ministre de l'agriculture**, s'il est exact que l'on envisage, par mesures d'économies, la suppression de l'école vétérinaire de Toulouse; attire son attention sur les conséquences fâcheuses qui pourraient résulter de cette éventuelle suppression dans le domaine de l'élevage source essentielle de la production agricole de la région et insiste pour que toutes dispositions soient prises pour assurer le maintien de cette école indispensable aux intérêts des agriculteurs de la région de Toulouse.

DEFENSE NATIONALE

1719. — 4 mai 1950. — **M. Jean Coupigny** signale à **M. le ministre de la défense nationale** qu'il y a actuellement deux vacances de médecins généraux des troupes coloniales (adjoint au directeur du service de santé et inspecteur de pathologie tropicale), et demande pourquoi ces vacances ne sont pas comblées alors que, lorsque le cas se produit dans les services de santé des troupes métropolitaines et de la marine, les vacances de médecins généraux sont automatiquement pourvues.

EDUCATION NATIONALE

1720. — 4 mai 1950. — **M. Jacques Debu-Bridel** rappelle à **M. le ministre de l'éducation nationale** qu'au cours de l'année 1948, à la demande de M. le président du conseil, un contingent de cent croix de la Légion d'honneur a été accordé au Gouvernement pour être attribué au moment de la célébration du centenaire de la République de 1848; et demande dans quelles conditions ces distinctions ont été attribuées et quels en ont été les bénéficiaires.

1721. — 4 mai 1950. — **M. Pierre Pujol** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** la liste des membres du comité technique paritaire ministériel en précisant pour chacun d'eux la qualité et l'ordre d'enseignement qu'il représente.

1722. — 4 mai 1950. — **M. Pierre Pujol** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** si les agents du service des eaux Marly-le-Roi-Saint-Cloud qui sont actuellement auxiliaires — bien qu'ils aient plus de sept ans d'auxiliariat — et qui occupent des emplois correspondant à des besoins permanents et comportant un service à temps complet qui, effectivement, sont soumis au décret n° 46-759 du 19 avril 1949 peuvent bénéficier de la loi n° 50-400 du 3 avril 1950 concernant la titularisation des auxiliaires.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

1723. — 4 mai 1950. — **M. Jacques Debû-Bridel** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quel est le nombre de redevables emprisonnés pour contrainte par corps à la requête de son administration, à la suite de condamnations relevant des profits illicites; et quelle est leur répartition suivant la durée de la contrainte par corps et le nombre de poursuites engagées et exécutées avant que le conseil supérieur ait rendu sa décision.

1724. — 4 mai 1950. — **M. Michel de Pontbriand** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** la grave crise de trésorerie qui frappe les sociétés de courses de province et l'urgence qu'il y a à leur venir en aide, sous peine de voir un grand nombre d'entre elles ralentir ou cesser leur activité, et ce au détriment, et de l'élevage français, et du Trésor auquel elles rapportent des sommes très considérables; rappelle que de nombreuses interventions ont déjà été faites afin que leur soit accordé un pourcentage supplémentaire sur le chiffre d'affaires du pari mutuel, pourcentage indispensable au maintien de leur activité; et lui demande, un accord de principe ayant été réalisé sur une augmentation de 2 p. 100, à quelle date il entend promulguer le décret accordant ce pourcentage aux sociétés.

FRANCE D'OUTRE-MER

1725. — 4 mai 1950. — **M. Sylvain Charles-Cros** signale à **M. le ministre de la France d'outre-mer** que, au Sénégal, la réglementation locale fixe le plafond des marchés communaux sur simple facture et des marchés de gré à gré respectivement à douze mille et quatre-vingt mille francs, alors que, dans la métropole en vertu de la loi n° 47-1826 du 15 septembre 1947 et du décret n° 48-1317 du 25 août 1948, ces plafonds sont respectivement fixés, suivant le chiffre de la promulgation à cent vingt mille ou deux cent cinquante mille francs et à quatre cent mille ou huit cent mille francs et, compte tenu du fait que les prix pratiqués au Sénégal sont au moins aussi élevés que dans la métropole, demande quelles dispositions il compte prendre, sans attendre le vote par le Parlement du projet de loi relatif à l'organisation municipale en A.O.F., pour que, dans ce territoire où existent trois communes de plein exercice régies par la loi municipale de 1884 (Saint-Louis, Dakar et Rufisque): 1° soit promulguée la loi précitée du 15 septembre 1947; 2° soit rendu applicable le décret précité du 25 août 1948.

1726. — 4 mai 1950. — **M. Sylvain Charles-Cros** signale à **M. le ministre de la France d'outre-mer** que les agents des services financiers de l'A. O. F. recrutés après examen, au titre des emplois réservés, qui bénéficiaient jusqu'en 1945 d'une solde sensiblement égale à celle de leurs collègues des services civils, de l'enseignement, du Trésor, etc... se trouveraient actuellement très fortement défavorisés par rapport à ces derniers sous le prétexte qu'ils n'auraient pas assuré pendant un certain nombre d'années les fonctions d'agent spécial ou de chef de section d'un bureau des finances, alors que ces mêmes agents ont pu, du fait de leur compétence, assurer des fonctions équivalentes ou supérieures, telles que la direction d'une caisse centrale du crédit agricole d'un territoire, et demande quelles mesures il compte prendre pour éviter à ces agents une injuste pénalisation du fait des fonctions qu'ils ont occupées au cours de leur carrière, fonctions pour lesquelles ils n'ont pu être désignés que suivant les nécessités du service et sous la seule responsabilité de leurs chefs hiérarchiques.

JUSTICE

1727. — 4 mai 1950. — **M. Emile Vanrullen** demande à **M. le ministre de la justice:** 1° quel texte oblige les juges de paix à dresser annuellement la statistique des décédés médaillés militaires ou titulaires de la Légion d'honneur au titre civil; 2° à quoi sert cette statistique; remarque que ces états ne sont pas exacts parce que certaines

mairies omettent d'adresser leurs listes et parce qu'elles n'ont pas les éléments de distinction entre légionnaires civils et militaires; 3° expose d'autre part que la gendarmerie relève fréquemment dans les mairies ces décès et que la grande chancellerie est tenue presque journellement au courant du nombre et du nom des médaillés ou légionnaires disparus; et demande, si le ministère de la justice a besoin de ces renseignements, pourquoi ne pas tout simplement les demander à la grande chancellerie au lieu de mettre en mouvement 40.000 maires, 1.200 juges de paix, 300 parquets d'instance, 20 parquets généraux.

POSTES, TELEGRAPHES, TELEPHONES

1728. — 4 mai 1950. — **M. Marcel Léger** attire l'attention de **M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones** sur les frais excessifs qu'entraîne, pour les sociétés mutualistes, l'envoi des convocations à leurs membres, et demande si des instructions précises concernant les modalités d'application des tarifs des imprimés ne pourraient être données afin d'aplanir les difficultés ordinairement rencontrées par ces sociétés.

RECONSTRUCTION ET URBANISME

1729. — 4 mai 1950. — **M. Jean Durand** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** si une personne, qui a vu son immeuble endommagé le 12 juin 1945 à la suite d'un attentat à la bombe perpétré contre la maison voisine appartenant au président de la légion, peut prétendre, à un titre quelconque, au bénéfice de la loi sur les dommages de guerre.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

1730. — 4 mai 1950. — **M. Jean Reynouard** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** si le fait pour une veuve de fonctionnaire de toucher une pension de retraite peut être considéré comme la rémunération d'un emploi et s'opposer à ce que ladite veuve, salariée par ailleurs, puisse toucher la prime de trois mille francs, prévue par la loi.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

EDUCATION NATIONALE

1525. — **M. Luc Durand-Reville** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale:** 1° pour quelles raisons le nombre des maîtres et assistants britanniques reçus en France reste considérablement inférieur au nombre des maîtres et assistants français reçus au Royaume-Uni; 2° pour quels motifs les échanges d'œuvres d'art prévus entre les musées provinciaux de France et du Royaume-Uni rencontrent des difficultés du côté français; 3° pourquoi le groupe franco-britannique de l'Assemblée nationale et du Conseil de la République ne dispose pas d'un observateur aux séances de la section française de la commission mixte permanente créée par la convention culturelle du 2 mars 1948, de telles facilités ayant été accordées au groupe franco-britannique de la Chambre des Communes et de la Chambre des Lords, qui envoie un observateur aux séances de la section britannique de cette commission. (*Question du 2 mars 1950.*)

Réponse. — 1° la différence qui existe entre le nombre de assistants britanniques reçus en France (300 pour l'année scolaire 1949-1950) et celui des assistants français reçus au Royaume-Uni (640 pour cette même année) est due essentiellement à des raisons d'ordre budgétaire. Toutefois, M. le ministre des finances vient d'autoriser l'ouverture de crédits destinés à rémunérer, à la rentrée d'octobre 1950 cent nouveaux postes d'assistants britanniques en France par dégagements des crédits correspondants sur le budget de l'éducation nationale. En ce qui concerne les maîtres, bien que la loi exige d'eux la nationalité française, certains établissements secondaires ont pu accueillir en cours d'année, pour des périodes limitées, des professeurs de nationalité britannique; il a été d'autre part créé des maîtres assistants, qui sont échangés par ces deux pays en nombre égal; 2° les échanges visés par l'honorable sénateur n'ont pu être réalisés entre le musée Fabre de Montpellier et le musée de Birmingham en raison du refus de la municipalité de Montpellier, mais des négociations sont actuellement en bonne voie pour un échange de mise en dépôt temporaire entre la Tate Gallery qui doit prêter des toiles de Turner et le musée du Louvre qui enverrait à Londres plusieurs tableaux appartenant au département des peintures. Des échanges d'expositions ont eu lieu entre musées franco-britanniques, par exemple entre le musée de Bordeaux et celui de de Bristol. Aucune opposition de principe n'est élevée par la direction générale des arts et des lettres contre de tels échanges qu'elle s'efforce au contraire de favoriser, mais elle ne peut passer outre aux décisions que les municipalités maintiennent malgré son intervention; 3° en ce qui concerne ce point de la question posée par l'honorable sénateur, la direction générale des affaires culturelles au ministère des affaires étrangères consultée a fait la réponse suivante: « Si la convention culturelle conclue entre la France et la Grande-Bretagne prévoit l'existence d'une commission mixte, elle ne prévoit pas par contre que cette commission se divise en deux sous-commissions nationales, l'une française, l'autre britannique. Il n'existe donc pas de séances ou de sessions d'une « section » ou « sous-commission » française. La mise en œuvre des décisions prises par la commission mixte est normalement assurée par des échanges de vues et des prises de contact des différents services chargés de l'exécution des affaires. Telle est d'ailleurs la procédure suivie en ce qui concerne les autres conventions culturelles conclues entre la France et les pays étrangers. »

FRANCE D'OUTRE-MER

1335. — **M. André Liotard** demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer** quel sort a été réservé dans le transfert de la Cochinchine à l'Etat associé du Viet-Nam, aux Français dits « originaires » de ce territoire; et rappelle qu'une question écrite, à ce sujet, du 31 mars 1949, avait reçu une réponse imprécise que ne justifie plus la ratification des accords franco-vietnamiens. (*Question du 10 janvier 1950.*)

Réponse. — Le ministre de la France d'outre-mer confirme à M. André Liotard que l'importante question du statut des citoyens français, originaires de Cochinchine, demeure au premier plan des préoccupations de son département. Il ne peut, toutefois, encore indiquer la solution qui y sera apportée, celle-ci dépendant du règlement plus général de la nationalité, qui doit lui-même faire l'objet d'une convention générale dont le texte n'a pas encore été arrêté.

1637. — **M. Raymond Dronne** expose à **M. le ministre de la France d'outre-mer** que de nombreux « reclassements » et de nombreuses « revisions de situation » sont intervenus et continuent à intervenir en faveur de fonctionnaires de son département; que ces mesures constituent des avancements déguisés et qu'elles provoquent un mécontentement et un malaise grandissants dans le corps des fonctionnaires; qu'elles ont souvent été appliquées avec un tel manque de discernement que, notamment dans le cadre des gouverneurs et dans celui des administrateurs, elles suscitent de multiples réclamations, la plupart justifiées, et lui demande quelles mesures il compte prendre afin de réduire ou de supprimer cette inflation de « reclassements » et de « revisions de situation » et de revenir à des méthodes plus orthodoxes. (*Question du 30 mars 1950.*)

Réponse. — Il est incontestable que de nombreuses revisions de situation ont été effectuées et continuent à l'être parmi les personnels coloniaux, notamment dans le corps des administrateurs. Mais ces mesures sont la conséquence des vicissitudes particulières que beaucoup, parmi ledit personnel, ont traversé pendant la période de guerre, en raison de l'éloignement, des fluctuations politiques dans les territoires d'outre-mer, de séjours sous les drapeaux anormalement prolongés, etc. Il convient d'ailleurs de distinguer deux sortes de reclassement: 1° les reclassements effectués en exécution des décrets des 2 octobre 1945 et 18 février 1946 pris en faveur des personnels éloignés de la fonction publique et des candidats empêchés d'y accéder par suite d'événements de guerre. Ces reclassements, en raison même des dispositions légales — valables d'ailleurs pour l'ensemble des fonctionnaires français — revêtent un caractère d'automatisme inéluctable. Les cas litigieux sont soumis à une commission interministérielle qui n'est pas davantage un organisme propre au ministère de la France d'outre-mer; 2° les reclassements consécutifs à des réintégrations et réparations diverses prononcées en faveur des fonctionnaires injustement ou irrégulièrement sanctionnés. Ces reclassements, qui sont le corollaire indispensable de mesures élémentaires d'équité, sont proposés, conformément aux textes statutaires, par les commissions d'avancement de chacune des catégories de fonctionnaires en cause, qui ont toujours donné les preuves de la plus grande impartialité et témoigné d'un sens élevé de leurs responsabilités. En ce qui concerne plus spécialement les gouverneurs, pour répondre utilement à l'honorable parlementaire, il serait nécessaire de connaître les cas auxquels il se réfère. Il résulte de ce qui précède que les mesures en cause ne sont nullement — dans leur principe, comme dans leur application — le propre du ministère de la France d'outre-mer. Tout au plus y sont-elles sensiblement plus nombreuses que dans d'autres administrations en raison des circonstances spéciales rappelées plus haut. Si elles doivent prendre fin, ce ne pourrait donc être qu'en vertu de dispositions législatives et réglementaires d'ordre absolument général.

INDUSTRIE ET COMMERCE

1640. — **M. le ministre de l'industrie et du commerce** fait connaître à **M. le président du Conseil de la République** qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à cette question écrite posée le 30 mars 1950 par **M. Henri Rochereau.**

JUSTICE

1623. — **M. Martial Brousse** demande à **M. le ministre de la justice** si un clerc de notaire, nommé par jugement de tribunal civil et en vertu du décret du 1er septembre 1939, aux fonctions de gérant d'une

étude d'un notaire décédé en déportation, peut continuer sa gérance actuellement, ou si l'administration de cette étude doit être confiée à un notaire en exercice. (*Question du 28 mars 1950.*)

Réponse. — Afin de permettre à la chancellerie de répondre en connaissance de cause, l'honorable parlementaire est prié de bien vouloir faire connaître le cas d'espèce auquel il se réfère.

1643. — **M. Max Monichon** expose à **M. le ministre de la justice** qu'un honorable consignataire et transitaire bordelais a été nommé, par ordonnance du tribunal de commerce de Bordeaux, le 5 février 1941, consignataire-curateur aux intérêts absents d'un lot de marchandises pour lesquelles il avait avancé alors près de 500.000 F en vue de leur conservation et dans l'intérêt des propriétaires, qu'il ne lui a jamais été possible de connaître; qu'en 1944, et à son insu, les Allemands ont enlevé ces marchandises dans les entrepôts où elles se trouvaient, une partie sous régime de douane; que cette administration a exigé de lui le payement des droits français de mise à la consommation; que, depuis cette date, ce consignataire, malgré que son compte de frais et honoraires ait été taxé par le président du tribunal, n'arrive pas à obtenir de la chancellerie l'exécution lui permettant de se faire payer par l'enregistrement les 597.397 F qui lui sont légalement dus et que ne contestent d'ailleurs pas les services du ministère de la justice; et demande ce qu'il doit faire pour obtenir le payement de cette créance. (*Question du 30 mars 1950.*)

Réponse. — La chancellerie n'a pas qualité pour ordonnancer, en matière civile, des frais exposés dans une affaire qui ne concerne que des intérêts privés.

RECONSTRUCTION ET URBANISME

1403. — **M. Jean Bertaud** expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** que l'article 38 de la loi n° 48-1360 du 1er septembre 1948 stipule que le propriétaire d'un immeuble doit adresser à chaque locataire le compte détaillé des prestations, taxes locatives et fournitures individuelles, ainsi que la répartition faite entre tous les locataires et occupants; que le législateur semble donc reconnaître, par ces précisions, le droit aux locataires de vérifier si les charges, auxquelles ils sont tenus, représentent exactement les services dont ils sont bénéficiaires; qu'il est apparu, pour l'application de ce texte, que la complexité du problème de cette vérification a rendu nécessaire, notamment dans les immeubles à loyers multiples, la constitution, par les locataires, d'un groupement d'entente donnant tout pouvoir dans ses statuts, soit à un, soit à plusieurs membres du bureau, spécialement qualifiés pour assurer la représentation d'un ou de la totalité des adhérents, tant auprès des gérants que des propriétaires eux-mêmes; et demande, étant admis que ce groupement répond aux dispositions de la loi sur les associations et qu'il a fait l'objet de la déclaration prévue à la préfecture et de l'insertion de cette déclaration dans un journal officiel, si un propriétaire ou gérant auprès duquel les représentants du groupement prétendent agir peut: 1° refuser de reconnaître ce groupement ou les représentants qualifiés de ce groupement, sous le prétexte qu'ayant traité individuellement avec chacun des occupants, il ne peut entrer en relation qu'avec les intéressés eux-mêmes; 2° interdire aux représentants de ce groupement de procéder à des vérifications d'installations donnant matière à remboursement de charges, par exemple: appareils de chauffage central, distributeurs d'eau chaude, etc.; 3° opposer la même fin de non-recevoir à un locataire prétendant exercer ce même droit de regard à titre personnel et non plus au titre de représentant du groupement. (*Question du 26 janvier 1950.*)

Réponse. — 1° et 2° Il n'existe de lien de droit qu'entre le bailleur et chacun des preneurs; le fait que des locataires se soient groupés en une association, même régulièrement déclarée, n'est pas de nature à créer à un rapport de droit entre l'association et le bailleur qui apparaît donc fondé, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, à refuser de traiter avec ladite association les problèmes relatifs à ses rapports avec ses locataires, à moins que l'association ait été régulièrement investie, conformément à son objet social, par les locataires qu'elle entend représenter, des pouvoirs nécessaires pour agir et exercer en leur nom les droits qu'ils détiennent de la convention ou de la loi; 3° l'article 38 de la loi du 1er septembre 1948 sur les loyers dispose que les pièces justificatives des dépenses dont le remboursement peut être exigé des locataires doivent être tenues à la disposition des locataires et occupants pendant la quinzaine qui suit l'envoi du compte détaillé des prestations, taxes locatives et fournitures individuelles à chaque locataire. Il apparaît en résulter, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, que le contrôle prévu de la part des locataires doit, en principe, s'exercer sur pièces et qu'au cas où les intéressés mettraient en doute la sincérité de certaines pièces, il leur appartiendrait, dans l'hypothèse de refus du propriétaire de fournir des justifications matérielles complémentaires, de saisir la juridiction compétente dans les conditions prévues par les articles 46 et suivants de la loi du 1er septembre 1948.

1457. — **M. Marcel Léger** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme:** 1° si les maxima des loyers des habitations à bon marché doivent bien être fixés périodiquement par arrêté ministériel, ou s'ils se trouvent subir d'une façon automatique, comme les autres locations, l'augmentation périodique prévue par la loi du 1er septembre 1948; 2° si les locataires de ces habitations ont à payer un complément de loyer pour locaux accessoires (buanderies, caves, greniers, séchoirs) alors que les baux dont ils sont titulaires indiquent que les caves et greniers font partie du logement loué; 3° à quoi correspond, d'une part, le supplément pour « charges » et, d'autre part, le supplément pour « fournitures » qui leur est réclamé. (*Question du 14 février 1950.*)

Réponse. — 1° Les maxima de loyers applicables, à compter du 1er juillet 1949, aux immeubles régis par la législation sur les habitations à bon marché ont été déterminés par des arrêtés ministériels pris en application des dispositions de l'article 5 de la loi n° 47-1686 du 3 septembre 1947. Ces textes, en date du 29 juin 1949 (habitations à bon marché achevées postérieurement au 3 septembre 1947) et du 12 juillet 1949 (habitations à bon marché ordinaires et améliorées, immeubles à loyer moyen, achevés avant le 1er septembre 1939) ont été respectivement publiés au *Journal officiel* les 2 et 14 juillet 1949. Chacun de ces arrêtés comprend des dispositions fixant l'importance et la périodicité des augmentations prévues; 2° en ce qui concerne la perception d'une redevance supplémentaire pour les caves et locaux annexes, il semble, sous réserve de l'appréciation souveraine des cours et tribunaux, que le loyer principal demandé aux locataires se rapporte à la jouissance d'un logement d'un type donné et non à celle des divers terrains et locaux annexes qui peuvent être mis à leur disposition par l'organisme propriétaire; 3° en application des dispositions de l'article 6 de la loi du 3 septembre 1947, susvisée, les organismes sont en droit d'exiger de leurs locataires, sur justification, le remboursement des taxes communales (taxe de balayage, taxe d'enlèvement des ordures ménagères, taxe de déversement à l'égout), de l'impôt foncier et des charges communes. L'article 12 de l'arrêté du 12 juillet 1949 a précisé que le montant de ces dernières charges, assimilées aux prestations visées par l'article 38 de la loi n° 48-1360 du 1er septembre 1948, ne devra pas, toutefois, excéder 20 p. 100 des maxima de loyers des habitations à bon marché. Les fournitures individuelles, remboursables également sur justification, comprennent, notamment, les postes énumérés à l'article 38 de la loi du 1er septembre 1948.

1531. — **M. Marcel Boulangé** expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** qu'un immeuble endommagé par faits de guerre abritait avant guerre deux locaux à usage commercial et un local à usage d'habitation; que l'immeuble a été reconstruit, mais, à la suite d'une expropriation partielle pour servitude d'alignement, il ne comporte plus qu'un local à usage commercial et un local à usage d'habitation; que le local à usage professionnel a été dévolu au locataire à titre commercial le plus ancien, conformément à la loi, tandis que le local à usage d'habitation était loué par le propriétaire à un nouveau locataire, officier ministériel, qui y a installé son étude; que le deuxième locataire à titre commercial s'est donc vu évincer et remplacer par une personne utilisant, cependant, les locaux à un usage professionnel; et demande: 1° si le commerçant ancien locataire n'a pas une priorité sur le local loué à l'officier ministériel, nouveau locataire, compte tenu du fait que ce dernier l'utilise pour les besoins de sa profession; 2° s'il n'est pas possible d'obliger le propriétaire à accorder la priorité à ce sinistré, quelle est l'autorité compétente pour indemniser le propriétaire du fonds de commerce disparu à la suite d'un acte de guerre caractérisé. (*Question du 2 mars 1950.*)

Réponse. — L'honorable parlementaire, qui avait déjà appelé l'attention des services du ministère de la reconstruction et de l'urbanisme sur cette affaire, a été invité, par une précédente correspondance, à fournir des précisions complémentaires sur le cas particulier ayant motivé son intervention.

1532. — **M. Michel Debré** appelle l'attention de **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** sur la situation dans laquelle se trouvent des commerçants sinistrés dont les propriétaires ont, soit décidé de ne pas reconstruire, soit obtenu le transfert de leur immeuble dans un emplacement non commerçant, soit pour toute autre cause disparu du quartier où ils se trouvaient; expose que la loi du 28 octobre 1946 sur les dommages de guerre ne prévoit que les dommages matériels et directs causés par faits de guerre, le caractère « incorporel » de l'indemnité qui s'attache au bail, à l'emplacement du fonds, n'étant pas comprise dans les indemnités prévues par la loi; que la loi du 2 août 1949, tout en apportant une légère amélioration dans certains cas, semble tout à fait insuffisante; et demande s'il serait possible d'envisager une solution complète; soit en attribuant, par priorité et sans indemnité d'entrée, moyennant un loyer normal, les nouveaux locaux non grevés d'obligations anciennes, à des commerçants sinistrés dépourvus d'emplacement dans leur quartier, soit en indemnisant ces commerçants pour leur permettre d'acquérir un emplacement par leurs propres soins, soit par tout autre moyen; ajoute qu'il semble, en effet, inadmissible qu'un commerçant sinistré se trouve dans l'obligation de racheter un emplacement. (*Question du 2 mars 1950.*)

Réponse. — L'indemnisation des dommages incorporels a été exclue de la loi du 28 octobre 1946 par le législateur tant à raison des incidences financières imprévisibles que des difficultés d'évaluation qu'aurait provoquées toute solution tendant à la réparation de tels dommages. La loi du 2 août 1949, en organisant le report des baux commerciaux, permet le plus souvent de donner aux locataires commerçants une situation analogue à celle qu'ils possédaient avant le sinistre, soit par le report du bail, soit par le rachat des dommages immobiliers réservé aux commerçants lorsque le pro-

priétaire a fait connaître son intention de ne pas reconstruire. Il y a lieu de noter, par ailleurs, que les autorisations de transfert ou de changements d'affectation accordées aux propriétaires sinistrés, en application de l'article 31 de la loi du 28 octobre 1946, font l'objet d'un examen approfondi de la part des services du ministère de la reconstruction et de l'urbanisme et que, dans le cadre des lois existantes et des droits reconnus aux propriétaires sinistrés, les délégués départementaux du ministère de la reconstruction et de l'urbanisme s'efforcent, avec l'appui des commissaires au remembrement, de concilier, dans toute la mesure du possible, les intérêts souvent divergents des locataires commerçants et de leurs bailleurs.

1546. — M. James Sclafer demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme:** 1° si un locataire qui a fait installer une salle de bains à ses frais, dans son appartement, alors que l'immeuble n'en possède pas, est tenu de payer un supplément de consommation d'eau dans la répartition générale faite au prorata du loyer, étant entendu qu'il n'existe qu'un seul compteur pour toute la maison; 2° si, lorsqu'un immeuble ne possède qu'un compteur général de consommation d'eau, un locataire qui possède un compteur particulier, dont le service des eaux n'a à se préoccuper en aucune manière ni pour relever la consommation d'eau ni pour entretenir en bon état de fonctionnement ledit compteur, peut prétendre ne payer que la consommation indiquée à son compteur personnel et relevée par le propriétaire ou un plombier du quartier; et si les locataires de l'immeuble ne sont pas fondés à exiger que la consommation générale d'eau soit, au contraire, répartie entre tous les locataires, sans exception, au prorata du loyer, étant donné que les locataires doivent par ailleurs participer à la dépense qui résulte du nettoyage général de la maison (lavage du vestibule, de la cour, etc..). (*Question du 7 mars 1950.*)

Réponse. — 1° Il résulte de l'article 38 de la loi du 1er septembre 1948 que les prestations, taxes locatives et fournitures individuelles énumérées à ce texte se répartissent, à défaut d'une ventilation possible, au prorata du loyer payé par chaque locataire ou occupant. Il paraît en résulter, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, que lorsqu'il n'est pas possible de procéder à une ventilation de la consommation d'eau, soit par l'existence de compteurs, soit par tout autre moyen ayant reçu l'accord de l'ensemble des locataires ou occupants, la répartition doit en être faite au prorata du loyer payé sans qu'il y ait lieu de tenir compte des installations propres à chaque local. 2° Dans l'hypothèse visée par l'honorable parlementaire, il apparaît qu'il y ait lieu d'opérer une distinction entre, d'une part, la consommation d'eau personnelle des locataires et celle afférente à l'entretien des parties communes. En effet, pour la première de ces consommations, la répartition doit en être faite suivant les règles posées ci-dessus entre tous les locataires ou occupants pour lesquels il n'existe pas de moyen certain permettant de déterminer la consommation réelle. La consommation nécessaire au nettoyage des parties communes doit par contre être répartie entre tous les locataires et occupants sans exception.

1585. — M. Gabriel Tellier demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** en vertu de quels textes un propriétaire de bâtiments agricoles sinistrés, situés dans une zone de remembrement, est dans l'obligation de confier le soin de sa reconstruction à une association syndicale de reconstruction et se trouve, à en croire certains dires, dans l'impossibilité d'adhérer, pour la reconstruction desdits bâtiments, à une société coopérative de reconstruction. (*Question du 17 mars 1950.*)

Réponse. — Les dispositions du 2e alinéa de l'article 16 de la loi du 16 juin 1948 prévoient que des associations syndicales peuvent être constituées sur avis conforme de la commission départementale de la reconstruction entre l'ensemble des propriétaires précédemment groupés en association syndicale de remembrement, lorsque les quatre cinquièmes en nombre au moins et les deux tiers en intérêts au moins de ces propriétaires ont sollicité cette mesure. Il s'ensuit que dans une localité où plus des quatre cinquièmes en nombre des propriétaires sinistrés groupés en association syndicale de remembrement, réunissant plus des deux tiers en intérêts de l'ensemble des membres du groupement, sollicitent la création d'une association syndicale de reconstruction, celle-ci est sur avis conforme de la commission départementale de la reconstruction constituée entre l'ensemble des propriétaires sans exception. D'autre part, le 3e alinéa de l'article 16 du texte précité dispose que « le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme peut, sous les conditions prévues à l'alinéa précédent, grouper en association syndicale de reconstruction des propriétaires à qui des terrains ont été ou doivent être attribués en exécution d'un remembrement partiel effectué par une association syndicale de remembrement ». Les dispositions de cet alinéa sont donc susceptibles d'être appliquées, sous réserve que les conditions exigées à l'alinéa 2 soient réunies, dans le cas de sinistrés inclus dans un ou plusieurs îlots dont les opérations de remembrement ont été conduites par une association syndicale de remembrement. Il y a lieu de préciser que le législateur a voulu par cette mesure — sous réserv toutefois d'une majorité importante — éviter une rupture de l'unité de chantier que constitue l'îlot — la reconstruction des îlots remembrés étant entreprise sous forme groupée, l'intérêt général commande en effet que cette reconstruction, pour être rationnelle et économique, soit entreprise par un seul et même groupement. C'est d'ailleurs dans cet esprit — lorsqu'il s'agit de reconstruction groupée — que les services de la reconstruction engagent les sinistrés membres d'un même îlot ou pouvant constituer une même unité de chantier à confier leur reconstruction au groupement de leur choix étant bien entendu que dans son propre intérêt la minorité se ralliera à la majorité pour faire œuvre commune.

1586. — M. Gabriel Tellier demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** si le propriétaire d'un bâtiment réparable dont une partie seulement des réparations à effectuer résulte de la guerre, est tenu d'utiliser ses indemnités de dommages de guerre exclusivement à la réparation des parties endommagées par faits de guerre ou s'il peut, au contraire, utiliser ses indemnités à l'exécution des travaux de réparation les plus urgents, même si une partie d'entre eux ne résulte pas de faits de guerre. (*Question du 17 mars 1950.*)

Réponse. — L'indemnité prévue par la loi du 28 octobre 1946 étant une indemnité de reconstitution doit, en principe, être affectée à la réparation des dommages causés par faits de guerre. Toutefois, le texte précité dispose dans son article 31 que, sous réserve d'une autorisation administrative, le sinistré a la faculté d'affecter son indemnité soit à la reconstitution de son bien à un autre emplacement, soit à un aménagement nouveau des divers éléments composant ledit bien, soit à l'aménagement d'un autre bien lui appartenant, soit encore à la création d'un bien nouveau comportant une affectation différente du bien sinistré. La demande faite par l'honorable parlementaire semble viser le cas d'un sinistré qui désirerait obtenir l'autorisation d'employer une partie de son indemnité à la réparation de dommages imputables à un défaut d'entretien. Bien que l'octroi d'une telle autorisation ne soit pas expressément prévu par les textes en vigueur, les demandes qui pourraient être présentées à cet effet seraient examinées avec bienveillance par les services du ministère de la reconstruction et de l'urbanisme. Satisfaction pourra être donnée aux intéressés toutes les fois que l'exécution des travaux d'entretien présentera plus d'utilité pour la conservation du patrimoine immobilier que la réparation de certains dommages causés par faits de guerre. C'est ainsi qu'un sinistré pourrait être autorisé à employer la fraction d'une indemnité correspondant à l'exécution de travaux de peintures intérieures à la remise en état de la couverture d'un immeuble non endommagée par faits de guerre.

1600. — M. René Radius demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** à quelle autorité les propriétaires sinistrés peuvent s'adresser pour obtenir des certificats de dégrèvement de la taxe au fonds d'amélioration de l'habitat, prévus par l'article 81 de la loi du 1er septembre 1948, étant donné que les délégations départementales ne sont pas à même de délivrer les certificats exigés. (*Question du 21 mars 1950.*)

Réponse. — Les propriétaires sinistrés qui font état de la disposition contenue dans l'article 81 de la loi du 1er septembre 1948 en vue d'être exemptés du payement du prélèvement sur les loyers ne sont pas tenus de produire, à l'appui de leurs déclarations, des attestations spéciales émanant des délégations départementales ou interdépartementales de la reconstruction. Il appartient à l'administration de l'enregistrement de vérifier elle-même l'exactitude et le bien-fondé des déclarations des intéressés.

1612. — M. Albert Denvers demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** si les sinistrés ayant formulé avant le 31 décembre 1949 une demande de payement par titres (article 10 de la loi du 31 décembre 1948) mais qui, par manque de décision de l'administration, n'ont pu entreprendre en 1949 soit en totalité, soit en partie, leurs travaux de reconstruction, sont en mesure de bénéficier des dispositions en matière de payement par titres (régime 1949). (*Question du 23 mars 1950.*)

Réponse. — Conformément aux dispositions de l'article 40 de la loi n° 50-135 du 31 janvier 1950, le financement par remise de titres qui présentent les mêmes caractéristiques que ceux émis en 1949, en application de l'article 10 de la loi du 31 décembre 1948, ne peut intervenir en 1950 qu'en faveur des sinistrés qui ont effectivement entrepris la reconstitution de leurs biens en 1949. Ceux qui n'ont pu entreprendre leur reconstitution en 1949, quelle qu'en soit la raison, ne peuvent donc bénéficier de ce mode de payement. S'ils le désirent, ils ont la faculté de demander à être réglés en titres ayant les caractéristiques définies par l'article 41 de la loi du 31 janvier 1950.

1613. — M. Pierre Vitter rappelle à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** que, conformément à la loi du 1er septembre 1948, n° 48-1360, article 38, paragraphe A, relatif aux prestations, alinéa 3°, les locataires ont la charge « des dépenses de force motrice des ascenseurs et monte-charges et leurs frais d'entretien, à l'exception de celles nécessités par les grosses réparations »; expose que l'imprécision du terme « grosses réparations » en ce qui concerne les ascenseurs, permet des interprétations diverses de la loi et provoque de nombreuses difficultés entre locataires et propriétaires; qu'en effet, on ne peut se rapporter, pour les définir, à l'article 606 du code civil qui ne semble pas s'appliquer, que les propriétaires profitent de cette imprécision pour mettre à la charge des locataires des réparations dues à l'usure, à la vétusté ou à un accident, tel que le changement ou rebobinage des moteurs électriques, le remplacement des câbles; et demande comment doit être interprété l'alinéa en question de la loi précitée, notamment en ce qui concerne le terme « grosses

réparations » pour un ascenseur et comment différencier les dépenses d'entretien de celles de grosses réparations. (*Question du 23 mars 1950.*)

Réponse. — Il ne pourra appartenir qu'aux tribunaux judiciaires de décider à l'occasion des litiges dont ils seront éventuellement saisis, ceux des travaux qui doivent être considérés comme grosses réparations et demeurer en conséquence à la charge du propriétaire. Il apparaît, toutefois, sous la réserve précitée, que seront considérés comme grosses réparations les travaux portant sur les éléments essentiels des appareils et dépassant le cadre de l'entretien courant ou des réparations usuelles nécessitées par un usage normal d'un appareil en état de fonctionnement.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

1686. — **M. Joseph Lasalarie** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** que les mutilés du travail, atteints d'une invalidité de 100 p. 100 avec besoin d'une tierce personne, perçoivent une rente et une allocation spéciale pour tierce personne qui est fixée actuellement à 120.000 francs; que certains mutilés du travail qu'ils soient mariés, célibataires ou veufs, sont dans l'obligation de payer cette tierce personne, quoique la majoration pour tierce personne ne présente pas le caractère d'un salaire, puisqu'elle est perçue non pas par la personne qui prête assistance au mutilé, mais par le titulaire de la pension accident du travail; et demande si le mutilé qui rémunère la personne qui lui prête assistance doit ou peut déclarer cette personne au titre de salarié, aux assurances sociales, et dans l'affirmative, lorsque c'est l'épouse qui l'assiste, s'il peut ou doit, au sens de la législation en vigueur, la considérer comme salariée et à ce titre régulariser sa situation eu regard aux lois sur la sécurité sociale. (*Question du 25 avril 1950.*)

Réponse. — La tierce personne qui prête assistance au mutilé et est appointée par ce dernier doit être obligatoirement affiliée à la sécurité sociale, en application des dispositions de l'article 2 de l'ordonnance n° 45-2454 du 19 octobre 1945. Toutefois — et sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux — si c'est l'épouse de l'invalide qui tient le rôle de la tierce personne, il ne semble pas possible de l'assimiler à une salariée, les obligations naturelles et légales qui existent entre époux lui imposant nécessairement d'aider son mari en tout état de cause.

Erratum

à la suite du compte rendu in extenso *de la séance du 2 mai 1950.* (*Journal officiel*, débats, Conseil de la République du 3 mai 1950).

Page 1150, 2e colonne, question orale 125 de M. Pierre Loison à M. le président du conseil, 12e ligne de la question, au lieu de: « que dans ce domaine elle pourrait... investigations », lire: « ladite commission pourrait porter ses investigations dans ce domaine sans dommage pour l'activité et l'éducation française ».

Rectifications

au compte rendu in extenso *de la séance du vendredi 31 mars 1950.* (*Journal officiel* du 1er avril 1950.)

Dans le scrutin (n° 130) sur les conclusions de la commission de la France d'outre-mer tendant à donner un avis défavorable au projet de loi tendant à proroger le mandat des membres du conseil représentatif de la Côte française des Somalis:

MM. Breton, Chalamon, Clavier, Colonna, Cornu, Jean Durand, Jézéquel, Bernard Lafay, Robert Le Guyon, Jacques Masteau, Henri Maupoil, Georges Maurice, Séné et Jules Valle, portés comme ayant voté « contre », MM. Georges Bernard et Pellenc, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », déclarent avoir voulu voter « pour ».

Dans le scrutin (n° 131) sur l'avis conforme au texte adopté par l'Assemblée nationale pour le projet de loi tendant à proroger le mandat des membres du conseil représentatif de la Côte française des Somalis:

MM. Georges Bernard, Breton, Chalamon, Clavier, Colonna, Cornu, Jean Durand, Jézéquel, Bernard Lafay, Robert Le Guyon, Jacques Masteau, Henri Maupoil, Georges Maurice, Pellenc, Séné et Jules Valle, portés comme ayant voté « pour », déclarent avoir voulu voter « contre ».

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.